



Une galère à Versailles. Reconstitution de la Réale du Grand Canal construite en 1685.

Patrice Grimald

► To cite this version:

Patrice Grimald. Une galère à Versailles. Reconstitution de la Réale du Grand Canal construite en 1685.. Histoire. Université d'Evry-Val d'Essonne, 2013. Français. NNT: 2013EVRY0012. tel-00974361

HAL Id: tel-00974361

<https://theses.hal.science/tel-00974361>

Submitted on 11 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNE GALERE A VERSAILLES

RECONSTITUTION DE LA REALE DU GRAND CANAL CONSTITUTE EN 1685

THESE DE DOCTORAT EN HISTOIRE
UNIVERSITES D'EVRY, DE PARIS I, DE RENNES ET DE MONTBELIARD-BELFORT

PATRICE GRIMALD

Thèse présentée et soutenue le 10 octobre 2013

Devant le jury composé de :

Mme Anne-Françoise GARCON (Paris I), présidente
M. Jean-Louis LOUBET, directeur de recherche
Mme Sylviane LLINARES, rapporteur
M. Pierre LAMARD, rapporteur
M. Serge BENOIT, membre du jury

LIVRE 1/2

REMERCIEMENTS

Parmi les nombreuses personnes qui ont, d'une façon ou d'une autre, participé à cette thèse et vers qui va ma gratitude, je tiens à remercier tout particulièrement :

Olivier de Rohan de qui vient l'idée initiale de la reconstitution de la Flottille royale de Versailles,

Jean Pollono qui m'a incité à transformer les études que j'avais entreprises à cette fin en thèse de doctorat,

Jan Fennis pour les remarquables compilations qu'il a effectuées sur les galères.

Gérard Delacroix dont la monographie de la « Fleur de lis » a facilité grandement ma compréhension de la construction des galères, et les explications iconographiques de la présente étude.

Le professeur Jean-Louis Loubet qui a bien voulu diriger les recherches dont cette thèse est le résultat.

Les membres du jury qui ont bien voulu se pencher sur ce travail : les professeurs Anne-Françoise Garçon, Sylviane Llinares, Pierre Lamard et monsieur Serge Benoit,

Ma fille, Sandrine Rochel, dont l'expérience acquise lors de sa thèse de doctorat en astrophysique m'a été très précieuse,

Ma femme pour sa bienveillante patience tout au long de l'élaboration de cette thèse, et son efficacité pour subvenir aux tâches que je négligeai alors.

RESUME

Versailles au Grand Siècle était le foyer d'où rayonnait la gloire du Roi-Soleil. Toutes les institutions du Royaume, tout comme les Arts, les Sciences et les Lettres y jouaient un rôle en décor de fond des trois grandes scènes où se produisait la majesté royale : le château, les jardins et le Grand Canal. La Marine y participait, conformément à la politique de développement élaborée par Colbert.

Le Grand Canal fut alors une annexe des arsenaux, un site d'exposition navale, où, à côté de bateaux dédiés aux loisirs nautiques appréciés par la Cour, des innovations, des prototypes et des bâtiments de combat furent présentés au Roi et concoururent à l'image de sa puissance. Au-dessus de cette flottille de Versailles régnait un bâtiment d'exception, superbe héritier de vingt cinq siècles d'histoire maritime des peuples de la Méditerranée : la galère réale du Grand Canal construite en 1685.

A l'époque, la galère – parvenue à son apogée conceptuelle et technique – constituait toujours le navire emblématique de la domination navale du Roi. Bien que surclassée dans les batailles par l'artillerie des vaisseaux, elle conservait un prestige exceptionnel qui tenait notamment à sa magnificence et à son influence dans la communication politique et diplomatique de Louis XIV. Servir sur les galères, tant pour les officiers que pour les sous-officiers, les marins ou les soldats, conférait une haute dignité, très recherchée, sous l'égide de la Foi, de la Justice, de la grandeur et de la puissance du Roi.

Une galère à Versailles, une réale, bien sûr, était ainsi dans l'ordre des choses. Elle y fut construite en 1685. Sa renaissance se situerait aujourd'hui dans la logique des restaurations menées depuis plus d'un siècle dans le château et son Domaine pour en retrouver l'apparence et l'atmosphère.

Il n'en reste que deux panneaux décoratifs latéraux, et quelques rares informations d'archives. Rien qui renseigne directement sur les cotes de ce navire d'exception. Il a donc été nécessaire de reconstituer d'abord les méthodes de conception et de construction des galères. Il fallut ensuite adapter les résultats obtenus, parfois incompatibles entre eux, à la fonction du bâtiment, afin de parvenir à ressusciter son architecture générale dans laquelle convergent en cohérence toutes les sources et analyses historiques sur ce sujet.

MOTS CLEFS : Galère, galère réale, construction des galères, flottille de Versailles, domaine de Versailles, Grand Canal de Versailles, communication royale, image du Roi, décoration et ornementation navales, allégories et symboles royaux.

ABSTRACT

A GALLEY IN VERSAILLES – RECONSTITUTION OF THE REALE GALLEY OF THE GRAND CANAL BUILT IN 1685

In the 17th century, the Palace of Versailles was the centre of the Sun King's brilliance and glory. In the kingdom of France, every institution -be it Art, Science or Literature- was staged on the scenes depicting the King's majesty: the Palace, the Gardens, and the Grand Canal. In accordance with Colbert's development policy, the Navy had a part in this representation.

The Grand Canal became an annex of the arsenals, a place for naval representation, where the leisure ships praised by the Court went alongside with innovations, prototypes and battle ships presented to the King as demonstrations of his power. The highlight of this flotilla was an exceptional vessel, inheriting from twenty-five centuries of Mediterranean naval history: the Grand Canal's royal galley, built in 1685.

At the time, galleys were at their conceptual and technical climax, and were the symbols of the King's naval domination. Even though underpowered when compared to the vessels' naval guns, the galleys outshone the latter with prestige: these magnificent ships were key elements in Louis XIV's influence on politics and diplomacy. Serving on a galley as an officer or not, as a soldier or as a sailor, was a quite enviable dignity, under the aegis of Glory, Justice and Faith.

Thus, building a royal galley in Versailles was in the natural order of things. This took place in 1685. For more than a century, several projects to restore the Palace and its estate's original appearance have been undertaken, and a revival of this galley could be a logical outcome.

Only two decorative panels of the galley and a few archive records remain, nothing that could account for the actual measurements and technical details of this exceptional ship. The first step of this work was to piece together the methods and knowledge of the galleys' designers. Then, adapting these – sometimes conflicting- results with the ship's function in mind allowed to bring back its overall architecture, consistently with every source and historical study on this subject.

KEYWORDS :

Key words: royal galley, galleys building, Versailles flotilla, Versailles estate, Versailles Grand Canal, royal communication, royal image, naval decoration and ornaments, royal symbols and allegories.

UNE GALERE A VERSAILLES

RECONSTITUTION DE LA REALE DU GRAND CANAL CONSTRUITE EN 1685

LIVRE 1/2

PATRICE GRIMALD

SOMMAIRE

	Pages
RESUME, ABSTRACT	3 et 4
<u>INTRODUCTION</u>	15
<u>PARTIE I – VERSAILLES ET SA MARINE DANS LA COMMUNICATION DE LOUIS XIV</u>	23
I- <u>ELABORATION DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DE LOUIS XIV</u>	28
1.1 LA GLOIRE ? UN LEITMOTIV TRES INDEFINI	29
1.1 ₁ Les fresques de la Galerie des glaces	29
1.1 ₂ Les noms donnés aux navires	30
A) Les noms des galères	30
B) Les noms des vaisseaux	32
1.1 ₃ Les <i>Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du dauphin</i>	34
A) Première évocation : le roi « en gloire »	36
B) Seconde évocation : la renommée	36
C) Troisième évocation : l'image institutionnelle	37
D) Quatrième évocation : l'image personnelle	37
1.1 ₄ La « gloire », un amalgame d'images disparates	37
1.2 LES PRINCIPAUX COMPOSANTS DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DE LOUIS XIV	38
1.2 ₁ La Foi ou la Piété	39
1.2 ₂ La Justice, par délégation divine	39
1.2 ₃ Le Roi, dans son mandat temporel	41
A) Groupe 1 : notoriété temporelle	41
B) Groupe 2 : valeur et vertu	41
C) Groupe 3 : pouvoir	42
D) Groupe 4 : guerre	42
II- <u>DIFFUSION DU MESSAGE PORTE PAR L'IMAGE CONCEPTUELLE : LA FOI, LA JUSTICE ET LE ROI DANS SES ATTRIBUTS TEMPORELS (GRANDEUR ET DE PUISSANCE)</u>	43

2.1	TRADUIRE L'IMAGE CONCEPTUELLE DU ROI EN EXPRESSIONS PHYSIQUES	45
2.1 ₁	Quel environnement ?	46
2.1 ₂	Quelle figuration ?	46
2.2	DIFFUSER L'EXPRESSION DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DU ROI	48
2.2 ₁	Les vecteurs de diffusion de la communication « ordinaire »	48
A)	Journaux	50
B)	Estampes et gravures	51
C)	Numismatique	51
D)	Tableaux et fresques	52
E)	Monuments	53
F)	Statues et bustes	54
G)	Les navires de la flotte vecteurs de la communication royale	55
2.2 ₂	Versailles	56
A)	L'image spirituelle de la Foi ou de la Piété, et de la Justice	57
B)	L'image temporelle du Roi accompagnée par la Foi et la Justice	59
III-	<u>LE GRAND CANAL ET SA FLOTTILLE ROYALE</u>	63
3.1	LES BATEAUX DE LA FLOTTILLE	67
3.1 ₁	Caractéristiques de la Flottille	67
A)	Composition et effectif de la Flottille	67
B)	Familles d'embarcations	72
C)	Une féerie somptueuse et chatoyante qui concourt à la renommée du Prince	91
3.1 ₂	Le service de la Flottille	100
A)	Les rôles et les métiers	101
B)	Les uniformes	103
C)	L'arsenal de Versailles	105
3.2	MISSIONS DE LA FLOTTILLE OU DES FLOTTILLES	105
3.2 ₁	Une mission commune aux deux groupes : réceptions et fêtes	106
3.2 ₂	Premier groupe : flâneries et harmonies nautiques	107
3.2 ₃	Second groupe : La marine de Versailles, prologue de la Marine de France	109

A) Versailles et la Flottille dans la politique navale de Colbert	110
B) Les effets de cette politique élaborée sur les bords du Canal	113

PARTIE II – LE PRESTIGE DES GALERES **133**

I- <u>LES GALERES DANS LA SECONDE MOITIE DU XVII^{EME} SIECLE</u>	135
1.1 HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DES GALERES	135
1.1 ₁ L'antique lignée des galères, et leur optimisation	136
A) La voile latine	141
B) L'apostis, la vogue « alla zenzile » (ou « a sensile »)	141
C) La rambade	142
D) Le gouvernail d'étambot	143
E) L'arbre de trinquet	143
F) L'artillerie de proue	143
G) La vogue « a scaloccio »	144
H) La galéasse	144
1.1 ₂ L'espace de rayonnement des galères	146
A) La Méditerranée	146
B) L'océan Indien	148
C) la mer Baltique et la mer Noire	152
D) l'océan Atlantique, la Manche et la mer du Nord	156
1.2 PRESENTATION D'UNE GALERE FRANÇAISE DE LA FIN DU XVII ^{EME} SIECLE	159
1.2 ₁ Caractéristiques fonctionnelles des galères	159
A) Le régiment des galères	159
B) Anatomie générale d'une galère	164
C) Coûts et budgets	178
1.2 ₂ Caractéristiques opérationnelles : missions et navigation	182
A) Missions	182
B) Naviguer	185
C) Rencontres en mer	189
1.3 LA SOCIETE DU BORD	198
1.3 ₁ Le rôle de l'équipage d'une galère ordinaire	198
A) Les « services généraux »	199
B) Les hommes de rame	200

c) Les hommes de mer	221
d) Les hommes de guerre	222
1.3 ₂ Aperçu de la vie à bord	225
A) La surface « habitable » ou l'espace vital	225
B) Discipline et comportements	229
C) Le langage	232
D) Les vêtements	233
E) La nourriture	235
F) L'hygiène et la santé	237
G) ... et à bord des vaisseaux ?	243
1.4 SILHOUETTES ET PAVILLONS ETRANGERS	245
1.4 ₁ Gênes	245
1.4 ₂ Venise	247
1.4 ₃ Empire ottoman	249
1.4 ₄ Etats pontificaux	250
1.4 ₅ Espagne	251
1.4 ₆ Ordre militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, une puissance atypique	254
1.4 ₇ Etats de Savoie-Sicile	260

LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2 – LIVRE 2

SOMMAIRE DU LIVRE 2/2	262
II- <u>L'EPEE ET LE CANON</u>	269
2.1 DEVELOPPEMENT DES VAISSEAUX	269
2.2 LE PRESTIGE PERSISTANT DES GALERES DE FRANCE	277
2.2 ₁ Fonctions des galères au tournant des XVII et XVIII ^{èmes} siècles	279
A) Permanence des missions courantes	279
B) Les galères dans les batailles	280
2.2 ₂ Rayonnement socio-politique des galères de France à la fin du XVII ^{ème} siècle : servir la Foi, la Justice et le Roi	287
A) La magnificence des galères : élégance, faste et appareil ; une communication politique et diplomatique influente	287
B) Dignité du service à bord : « ces Messieurs des galères »	289

III- <u>LES GALERES AUJOURD’HUI</u>	292
3.1 LA SURVIVANCE DES GALERES	292
3.1 ₁ Une reconstitution sous Napoléon III	292
3.1 ₂ Les reconstitutions et témoignages survivants	293
A) Les reconstitutions actuelles	295
B) Les graffitis navals	298
3.2 HISTORIOGRAPHIE DE LA FLOTTILLE ET DE LA REALE DE VERSAILLES	301
3.2 ₁ Chronologie de la réale de Versailles au XVII ^{ème} siècle	301
3.2 ₂ Aujourd’hui	303

<u>PARTIE III – RECONSTITUTION DES CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA REALE DE VERSAILLES (1685)</u>	310
---	------------

I- <u>ELEMENTS DIRECTEURS DE LA RECHERCHE : LES SOURCES PRINCIPALES</u>	311
1.1 PRINCIPALES SOURCES D’ARCHIVES	312
1.2 COMPILATIONS DE JULES GUIFFREY	312
1.3 PRINCIPAUX ECRITS DU SIECLE SUR LA CONCEPTION ET LA CONSTRUCTION DES GALERES	312
1.3 ₁ <i>L’Architecture navale</i> de F. Dassié	314
1.3 ₂ Ecrits de Jean-Antoine de Barras de La Penne (1654-1730)	314
1.3 ₃ Compilation : <i>Un manuel de construction des galères – 1691</i>	314
1.4 MONOGRAPHIE DE LA GALERE LA <i>FLEUR DE LYS</i> – 1690 DE GERARD DELACROIX (2008)	315
1.5 ICONOGRAPHIE ET VESTIGES	316
1.5 ₁ Deux éléments représentatifs de la réale de Versailles	316
A) Les gouaches aquarellées avec rehauts d’or de la Bibliothèque nationale, et le tableau figurant la galère construite en un jour en 1678	316
B) Les panneaux décoratifs latéraux	320
C) Similitudes et particularités	321

D) Rôle de ces dessins	323
1.5 ₂ L'image de la galère de la Seine	324
1.5 ₃ Non retenue : l'image d'une galère en tête du Grand Canal	326
1.6 UNITES DE MESURE RENCONTREES DANS LES DOCUMENTS D'ARCHIVES	327
II- <u>PREMIERE ANALYSE, FONDEE SUR LES NORMES EN USAGE POUR LA CONCEPTION DES GALERES</u>	329
2.1 LA METHODE DES PROPORTIONS	329
2.1 ₁ Un procédé empirique pour des résultats relatifs	329
2.1 ₂ Homothétie	331
2.1 ₃ La longueur de la coque, élément de base des calculs de conception du navire, établie ici en fonction du nombre de ses rames et de la longueur de sa zone de vogue	331
A) La palamente, élément constitutif de la méthode des proportion	331
B) L'interscalme et le nombre de rames	332
2.1 ₄ Proportions en longueur des galères ordinaires	333
A) Longueur de la coque de capion à capion	333
B) Longueur hors tout du navire	336
2.1 ₅ Proportions en largeur des galères ordinaires	336
A) Largeur hors tout (d'escaume à escaume)	336
B) Largeur de la coque aux madiers-jumeaux	340
2.1 ₆ Proportions pour les hauteurs de la coque, et pour celle du point d'appui de la rame des galères ordinaires	340
A) Hauteur de la coque au niveau des madiers-jumeaux	340
B) Elévation de la rame sur la ligne d'eau	341
2.2 LA REALE DE VERSAILLES VUE A TRAVERS LA METHODE DES PROPORTIONS	342
2.2 ₁ Longueur du navire	342
A) Nombre de bancs équipant la réale de Versailles, son équipage	342
B) Longueur de la coque de capion à capion obtenue par la méthode des proportions	348
2.2 ₂ Largeur du navire, et ses conséquences sur l'évaluation du nombre de rames	350

A)	Largeur hors tout ou largeur du talar d'escaume à escaume	350
B)	Largeur de la coque aux madriers-jumeaux	355
2.2 ₃	Hauteurs de la coque et du point d'appui de la rame de la réale de Versailles à son creux	355
A)	Hauteur de la coque	355
B)	Elévation de la rame sur la ligne d'eau selon l'angle standard	355
2.2 ₄	Une méthode qui ne permet pas de conclure	356
III-	<u>SECONDE ANALYSE, LES DEUX HYPOTHESES DE CONCEPTION GENERALE ETUDIEES D'APRES DES DONNEES INDIRECTES ISSUES DES ARCHIVES</u>	357
3.1	LA MATURE	357
3.1 ₁	Quelle date ?	360
3.1 ₂	Quelle galère ?	360
3.1 ₃	Quelle finalité ?	362
3.2	L'« INVENTAIRE GENERAL DU MOBILIER DE LA COURONNE » DE 1686	362
3.2 ₁	Les mesures du mobilier	362
A)	La tente	362
B)	Les banderoles	364
C)	La pavesade	366
D)	Les carreaux	369
E)	Les tendelets et couverture de la poupe	372
F)	Les rideaux et parasols	379
G)	Les tapis	380
3.2 ₂	Constats, et analyse des indices présentés ci-dessus	380
A)	Deux hypothèses de conception générale du navire	380
B)	Etude de l'aménagement de la couverte sur la base des données convergentes des deux hypothèses de conception, et de références connexes	383
3.2 ₃	Synthèse des cohérences : vers une hypothèse composite	397
A)	Les données primaires émanant des archives et de la méthode des proportions	397
B)	Approche de quelques cotes particulières	397

IV- <u>TROISIEME ANALYSE, FONDEE SUR LES PARTICULARITES DES</u> <u>« DEMI-GALERES » : UNE TROISIEME HYPOTHESE DE CONCEPTION</u> <u>GENERALE</u>	398
4.1 Les « demi-galères »	398
4.1 ₁ La réale de la Seine	399
4.1 ₂ La « galère en train d'appareiller »	401
4.1 ₃ Présomptions (jusqu'au coefficient de réduction réale de Versailles / galère ordinaire)	403
4.2 COHERENCE DE CETTE TROISIEME HYPOTHESE AVEC LES DIMENSIONS DU NAVIRE REPRESENTÉ SUR LES GOUACHES DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE	406
4.2 ₁ Concordance de l'aspect général : superposition des poupes	406
4.2 ₂ Extrapolation des mesures du navire représenté sur les gouaches de la Bibliothèque nationale	407
A) Echelle des dessins	407
B) Mesure de la poupe et largeurs du grand tendelet	409
C) Angle de perspective et longueur du carrosse	411
D) Profondeur du grand tendelet	413
E) Longueur du panneau décoratif latéral	415
F) Longueur de l'espale à sa bande (gouache présentant le navire vu en perspective)	416
G) Longueur du dragan (gouache présentant la poupe du navire vu de face)	416
H) Hauteur entre la partie supérieure du capion de poupe et le niveau de l'eau	417
I) Conclusions	418
V- <u>PRINCIPALES COTES DE LA REALE DE VERSAILLES</u>	419
5.1 CONSTRUCTION DE LA CHARPENTE AXIALE	419
5.1 ₁ La quille, et la longueur de l'élancement des rodes	421
A) Elancement des rodes	421
B) Longueur et courbure de la quille	421
5.1 ₂ Traits ou gabarits des rodes	421
A) Hauteur des capions	421
B) Trait de la rode de poupe	422
C) Trait de la rode de proue	423
5.2 CONSTRUCTION DES MADIERS-JUMEAUX	423
5.2 ₁ Emplacement des madiers-jumeaux	427

5.2 ₂	Trait des madiers et des estamenaires jumeaux, ou du premier gabarit	427
A)	Largeur de la coque du navire à la maîtresse latte	428
B)	Hauteurs du navire	428
C)	Plat du navire	429
D)	Gabarit des madiers-jumeaux	429
5.3	NAVIGABILITE DU NAVIRE	430
5.3 ₁	Flottabilité du navire	430
A)	Profondeur du Canal	430
B)	Tirant d'eau de la réale de Versailles	433
5.3 ₂	Hauteur de la coque au-dessus de l'eau, et hauteurs corollaires	434
A)	Hauteur de la coque au-dessus de l'eau	434
B)	Hauteur du carrosse	434
C)	Hauteur des bancs et de la coursie au-dessus de la couverte	434
D)	Hauteur de la rambade au niveau de la coursie	435
5.3 ₃	Elévation de la rame au-dessus du niveau de l'eau	437
VI-	<u>DESCRIPTION GENERALE DE LA REALE DE VERSAILLES</u>	438
6.1	ARCHITECTURE GENERALE	438
6.1 ₁	Coque	438
A)	Longueurs	438
B)	Largeurs	438
C)	Hauteurs	439
6.1 ₂	Mesures hors tout	439
6.1 ₃	Vogue	439
6.1 ₄	Rambade	439
6.1 ₅	Coursie	440
6.1 ₆	Courroir	440
6.1 ₇	Rame	440
6.1 ₈	Artillerie	440
6.1 ₉	Mâture	440
A)	Hauteurs	440
B)	Emplacements	441

6.1 ₁₀ Aspect schématique du navire	442
6.2 DECORATION DE LA REALE DE VERSAILLES D'APRES LES DEUX GOUACHES CONSERVEES A LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE	443
6.2 ₁ Les peintures du corps de la réale	443
A) La coque et l'aspect extérieur	443
B) La couleur intérieure	448
6.2 ₂ Les ornements de la poupe	449
A) La poupe d'après les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale	450
B) La poupe de la galère construite en un jour en 1678	460
6.2 ₃ Les ornement de la proue	471
6.2 ₄ Autres ornements de la réale de Versailles	471
A) Les étoffes	472
B) L'aspect des voiles	478
<u>CONCLUSION</u>	480
LES LEGS A L'AVENIR EFFECTUES PAR LA FLOTTILLE ROYALE SOUS L'EGIDE DE LA REALE DE VERSAILLES	482
RENAISSANCE DE LA REALE DE VERSAILLES ET DE LA FLOTTILLE ROYALE	485
UN NAUFRAGE : LE GRAND CANAL	488
<u>ANNEXES</u>	491
TABLE DES ILLUSTRATIONS	492
BIBLIOGRAPHIE	506
GLOSSAIRE	519

Le cardinal Mazarin mourut le 9 mars 1661. Le lendemain, Louis XIV réunissait son Conseil et s'adressait à Pierre Séguier, le chancelier de France, en ces termes : « Monsieur, je vous ai fait assembler avec mes ministres et secrétaires d'Etat pour vous dire que, jusqu'à présent, j'ai bien voulu laisser gouverner mes affaires par feu Monsieur le Cardinal ; il est temps que je les gouverne moi-même. Vous m'aidez de vos conseils quand je vous les demanderai ». Le Roi est alors âgé de vingt deux ans. Il poursuivit : « La face du théâtre change. Dans le gouvernement de mon Etat, dans la régie de mes finances et dans les négociations au-dehors j'aurai d'autres principes que ceux de feu M. le Cardinal. Vous savez mes volontés ; c'est à vous maintenant, Messieurs, de les exécuter »¹.

Il s'attela immédiatement au rétablissement des finances du Royaume gravement mises à mal par la guerre de Trente Ans (1618-1648), les révoltes de la Fronde (1648-1653) et les gigantesques malversations de titulaires de hauts offices. Dans le même temps, il tendit à affirmer la puissance de son royaume, notamment pour le dégager de l'encerclement hégémonique des Habsbourg, tant par la diplomatie que par les armes. L'une des pièces maîtresses de ce jeu international était la Marine, la France se trouvant baignée de longues frontières océaniques et méditerranéennes qui l'ont, de tout temps, associée aux affaires maritimes. Jusqu'au 7 mars 1669, le secrétariat d'Etat à la Marine était confondu avec celui des Affaires étrangères sous la direction d'Hugues de Lionne. A cette date, la Marine fut confiée à Jean-Baptiste Colbert².

Il est étonnant, cependant, de lire parfois dans des articles destinés au grand public, et donc à la plus large diffusion, des mentions de ce type : « La France qui n'a pas à proprement parler d'histoire maritime »³. Il n'y a pas d'erreur plus certaine, et de nombreux spécialistes de la question font justice de cette image incongrue⁴ : l'origine de la tradition maritime du Royaume que reçut Louis XIV

¹ GAXOTTE Pierre, *La France de Louis XIV*, Hachette, Paris, 1946, p. 14.

² Jusqu'à la fin du XVII^{ème} siècle, les secrétaires d'Etat à la Marine furent : Jean-Baptiste Colbert, jusqu'à sa mort survenue en 1683 ; Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay, son fils, de 1683 à 1690 ; Louis Phélypeaux, comte de Ponchartrain, de 1690 à 1699 ; Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, son fils, de 1699 à 1715.

³ Par exemple : sur internet, l'encyclopédie internationale la plus consultée met en ligne cette affirmation à la page *Modélisme d'arsenal* dans le paragraphe 3 du chapitre « Historique » (« Wikipédia », encyclopédie en ligne gérée par un organisme américain, la Wikimedia Foundation). Il s'agit du cinquième site du Web le plus interrogé au monde, qui de ce fait dispose du plus grand impact populaire avec 450 millions d'utilisateurs mensuels (1,232 million par jour).

⁴ C.f. ci-après, dans la bibliographie, une liste d'ouvrages traitant de l'histoire de la Marine de France.

à son avènement en 1643, remonte aux temps antiques de l'histoire navale, initialement portée par des armements privés. Vers 600 av. J.C., Marseille fut fondée, premier port français né sous les auspices de commerçants grecs et gaulois. Narbonne, créée par les Romains en 118 av. J.C., devint rapidement un centre majeur d'échanges méditerranéens.

Au premier siècle avant Jésus Christ, César écrivit dans ses *Commentaires sur la guerre des Gaules*⁵ : « La nation des Vénètes⁶ est, de beaucoup, la plus importante de celles qui peuplent les bords de la mer. Ils possèdent une très grande quantité de vaisseaux [...]. Ils sont supérieurs aux autres peuples par leur science et expérience des choses de la mer ». Il décrivait de la façon suivante leurs navires engagés dans le combat naval qu'il leur livra en 56 av. J.C. en baie de Quiberon : « Ils avaient la carène un peu plus plate que les nôtres⁷ de sorte d'avoir moins à craindre les bas-fonds et le reflux. La proue et la poupe étaient très élevées [...]. Ils étaient entièrement en bois de chêne afin de pouvoir résister à tous les chocs et toutes espèces de dommages [...]. En guise de voiles, on utilisait des peaux amincies et assouplies [...] pour supporter les tempêtes de l'Océan et la violence de ses vents, et pour mouvoir de si pesants navires ».

Aux IX et X^{èmes} siècles, la Normandie fut colonisée par les « Nordman », les hommes du nord, formidables navigateurs indifféremment suédois, norvégiens ou danois. Aux XI et XII^{èmes} siècles, ils essaimèrent aussi vers l'Italie du sud et la Sicile.

En 1294, Philippe le Bel construisit près de Rouen le premier « clos [parc] des galées », un chantier naval ouvert sur la Manche. Un autre « clos des galées » fut aménagé à Harfleur, à l'embouchure de la Seine, dans le dernier quart du XIV^{ème} siècle durant la guerre de Cents-Ans.

En 1377, au cours de ce même conflit, Jean de Vienne, amiral de France, parvint à réunir trente cinq navires armés portant quatre mille arbalétriers, marins, et hommes d'armes, avec lesquels il attaqua Portsmouth, Dartmouth, Plymouth, Yarmouth et coula tous les bateaux qui s'y trouvaient. En 1380, il pénétra dans la Tamise et brûla Gravesend.

A l'aube des grandes traversées océaniques, la France figurait dans le groupe des trois nations – France, Portugal et Espagne – qui, les premières après les Vikings, lancèrent à l'aventure leurs bâtiments de commerce armés. Quelques chroniques subsistent de ces temps lointains qui en préservent la mémoire, celle des peuples de la côte que l'horizon attire irrésistiblement. Des Dieppois naviguaient en 1282 le long de la Côte des Dents, appelée aussi Côte de l'Ivoire, pour y charger des défenses d'éléphants. En 1364, un comptoir, le « Petit Dieppe », installé en Guinée, pratiquait la traite du poivre et de l'ivoire. Le Normand Jehan de Béthancourt, avec son associé Gadifer de La Salle et des compagnons normands, poitevins, gascons et bigourdans, conquerrait l'archipel des Canaries en 1402. A la fin du XV^{ème} siècle, Normands, Basques, Bretons et

⁵ CESAR Jules, *Commentaires sur la guerre des Gaules*, livre 3, 7-16.

⁶ Bretons du Morbihan, région de la baie de Quiberon.

⁷ Des galères construites en bord de Loire.

Rochelais fréquentaient assidûment les rivages du Brésil⁸ pour pêcher morues et baleines, puis faire commerce du « bois de braise », le « pau brasil » – du portugais « brasa » : braise – dont le nom se trouve à l'origine de celui du pays. Au début du XVI^{ème} siècle, Jean Aubert découvrait Terre-Neuve, Paulmier de Gonneville⁹ touchait les Canaries, le Cap-Vert, longeait la côte d'Afrique et atterrissait au Brésil en 1503. En 1506, Jean Ango envoyait ses capitaines Denis et Gamard vers l'Amérique du nord. Giovanni da Verrazzano, l'un des pilotes de Jean Ango, comme Aubert, abordait, en avril 1524, et parcourait le site où sera construit New York qu'il nomma « Terre d'Angoulême » en l'honneur de François I^{er} (1494-1547) héritier du comté de ce nom. Il reconnut aussi une terre plus au sud, qu'il baptisa la « Caroline » en hommage au père du roi de France, Charles comte d'Angoulême et de Périgord. Breuilly de Fumay appareillait de Honfleur pour des expéditions aux Indes, en 1528 et 1530. En 1529, les frères Parmentier atteignaient Sumatra, et découvraient l'archipel des Moluques à l'est de l'Indonésie. Au passage de l'Equateur, ils imaginèrent la cérémonie bouffonne du « baptême de la ligne » toujours célébrée aujourd'hui sur les bateaux qui la franchissent. En 1534, Jacques Cartier, marin de Saint-Malo, explorait les côtes de Terre-Neuve et l'embouchure du Saint-Laurent. Guillaume Le Testu reconnaissait le Brésil jusqu'au vingt sixième parallèle sud avant de rentrer à Dieppe en 1552. Entre 1554 et 1560, l'amiral de La Villegagnon, chevalier de l'Ordre de Malte, établissait un comptoir – la « France antarctique » – dans la baie de Guanabara (Rio de Janeiro). L'Angleterre navale n'existait pas encore. Elle n'apparaîtra que dans le seconde moitié du siècle avec des Hawkins, Raleigh, Frobisher et Drake, trafiquants d'esclaves et pirates renommés¹⁰.

⁸ Une ancienne tradition dieppoise, fondée sur une relation de voyage constamment soutenue, affirme que le capitaine Jean Cousin atterrit en 1488 sur les côtes d'un continent alors inconnu – au cap San Rogué au Brésil –, et donc en Amérique quatre ans avant Christophe Colomb. Parmi d'autres péripéties, il aurait longé ensuite les bouches d'un vaste fleuve qu'il nomma « fleuve des Amazones » après y avoir subi l'attaque de femmes guerrières. Malheureusement, le rapport de ce voyage brûla, avec la moitié de la ville de Dieppe et les archives de son tribunal où il était consigné, lors du bombardement anglo-hollandais de la cité en 1694 durant la guerre de la ligue d'Augsbourg. Quoiqu'il en soit, il convient de remarquer que le second de Jean Cousin pendant ses navigations transatlantiques n'était autre que Vincenté-Yanez Pinzon que Christophe Colomb s'adjoindra pour la préparation de sa première expédition avant de confier le commandement de la Niña à ce guide expérimenté, et celui de la Pinta à son frère Martin-Alonzo Pinzon.

⁹ Son existence a été contestée à la fin du XX^{ème} siècle, sans élément probant.

¹⁰ Au début du XVI^{ème} siècle encore, l'Angleterre navale restait marginale chez les navigateurs, et ses premiers éclats, sous Elisabeth I^{ère} (1533-1603), furent essentiellement le fait de ses plus mémorables pirates : John Hawkins (1532-1595), instigateur en Europe de la traite massive des esclaves africains, décrit comme « un homme avide, méchant, hypocrite et sans scrupule » (dictionnaire biographique *Imago Mundi*, www.cosmovisions.com) ; Walter Raleigh (1552-1618), qui s'attaqua en pleine paix aux gens de Terre-Neuve avant de s'adonner à la piraterie aux Antilles, et, en 1580, au massacre de six cents hommes, femmes et enfants en Irlande ; Martin Frobisher (1535-1594), aventurier, explorateur à ses heures, et pirate dès son plus jeune âge ; Francis Drake

Le XVII^{ème} siècle s'ouvrit avec la fondation de Québec en 1608 par Samuel Champlain. En 1627, Pierre Belain d'Esnameux s'installait dans l'île de Saint-Christophe avant de créer des établissements à Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Marie-Galante, puis à la Martinique et à la Guadeloupe. Philippe Longvilliers de Poincy, chevalier de l'Ordre de Malte, fut nommé en 1638 « capitaine général des îles françaises d'Amérique ». Dans l'océan Indien, la France possédait Fort-Dauphin, fondé à Madagascar en 1641, et l'île Bourbon depuis 1638.

Ce court historique montre que la Mer et l'Océan n'étaient pas choses nouvelles au XVII^{ème} siècle pour la France, et Louis XIV ne pouvait ignorer un pareil patrimoine. Jusqu'alors, cependant, la politique royale inclinait le plus souvent à favoriser les initiatives maritimes privées, de sorte que la Marine d'Etat n'existait qu'en fonction des circonstances, le roi louant les bâtiments et les services d'armateurs particuliers en cas de nécessité exceptionnelle telle que la guerre. Au Levant, malgré les croisières espagnoles, cette pratique laissait le libre champ aux Barbaresques et aux Turcs ottomans pour razzier, ravager régulièrement les côtes de Méditerranée afin de capturer et réduire en esclavage hommes, femmes et enfants de ces contrées vulnérables.

Sous Louis XIII (1601-1643), le cardinal de Richelieu parvint à modifier cette doctrine navale, et à fonder une Marine royale permanente que quelques-uns de nos rois déjà, notamment Philippe III le Hardi (1245-1285), Philippe IV le Bel (1268-1314) et Charles V le Sage (1338-1380), s'étaient efforcés de constituer depuis que saint Louis (1214-1270) avait nommé en 1270 le premier amiral de France, Florent de Varennes. La nécessité d'imposer sur mer le respect de la Couronne pour ne pas y laisser sombrer la renommée durement gagnée sur terre s'imposa au Cardinal dès sa nomination aux responsabilités de premier ministre, en 1624. Assisté d'Isaac de Razilly, chevalier de l'Ordre de Malte qui sera gouverneur de l'Acadie en 1632, il établit alors le premier « programme naval » que la Marine de France ait connu dans son histoire : mise à flot de vingt galères et de vingt vaisseaux en Méditerranée, et de quarante vaisseaux sur l'Océan. Cette flotte participa à la reconquête de La Rochelle dont la rébellion était soutenue et alimentée par les navires anglais, remporta les batailles de Guétaria (1639) et de Cadix (1640), et apporta à la France les villes de Collioure et de Perpignan en 1642.

Malgré les efforts d'Armand de Maillé-Brézé, grand maître de la navigation, les décès de Richelieu en 1642 et de Louis XIII en 1643 allaient entraîner le déclin de cette force naissante. En effet, le cardinal Mazarin, qui gouverna le royaume

(1542-1596) qui pratiqua avec Hawkins la traite négrière à grande échelle avant de s'illustrer dans la piraterie la plus extrême semant sur son passage meurtres, viols, pillages et destructions en tous genres depuis l'Atlantique jusqu'à la Californie. Ces personnages furent, tous les quatre, pour services rendus à la Couronne d'Angleterre, anoblis par la reine Elisabeth 1^{ère}.

au nom de Louis XIV à partir de 1643, dut faire face à la fin de la guerre de Trente Ans jusqu'aux traités de Westphalie signés en 1648, puis à de graves désordres intérieurs tels que la Fronde (1648-1653), et à l'hostilité constante de la haute aristocratie menaçante au point de le contraindre à s'exiler par deux fois. Les affaires du Royaume en souffrirent dramatiquement, et la Marine de Richelieu périclita jusqu'à devenir négligeable à la mort de Mazarin en 1661. Cet effacement favorisa les grands rivaux navals de la France, notamment l'Espagne et les Provinces-Unies ainsi que l'Angleterre naissant au monde maritime, réduisant la suprématie qu'elle était en voie d'acquérir sur les Etats chrétiens. A l'aube de son règne, Louis XIV ne pouvait négliger une semblable dégradation susceptible de fragiliser son pouvoir.

Contrairement à une idée répandue, Louis XIV n'était pas ignorant des affaires maritimes ni de ses ports – était-il ignorant seulement d'un pouce de son royaume ? Michel Vergé-Franceschi rappelle, dans son ouvrage *La Marine française au XVIII^{ème} siècle*¹¹, qu'il visita Dunkerque par trois fois, en 1658, 1662 et 1678, Brouage en 1659, Marseille, Toulon et Saint-Jean de Luz en 1660, Nantes en 1661 et Marseille à nouveau en 1669. Il assista à des manœuvres navales dans sa jeunesse, à un combat de galères que le chevalier Paul¹² fit simuler devant lui en 1660, et encore en 1678 à des exercices à bord de l'« Entreprenant », vaisseau de cinquante canons commandé par le chevalier de Lhéry.

Dès l'établissement de son pouvoir personnel, il suivit avec attention la situation de la flotte royale : « [...] Louis XIV apporte aux choses de la Marine, à défaut de génie et d'imagination, le meilleur de ses qualités : un remarquable bon sens, le goût du travail bien fait, son étonnante conscience professionnelle de souverain passionné de son métier, sa ténacité inébranlable face à l'adversité. Tous les vendredis, le Roi préside le Conseil de Marine. Il s'entoure d'avis, convoque à Versailles des gens de mer, Forbin¹³, Jean Bart¹⁴, Tourville¹⁵, Châteaurenault¹⁶. Il fixe lui-même, tous les ans, l'ampleur des armements, se fait communiquer et annote les plans d'opération »¹⁷. Il voulait que la Marine acquière un prestige aussi respecté que celui acquis par la puissance de ses forces terrestres, non seulement pour vaincre en cas de conflit ouvert, mais aussi

¹¹ VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^{ème} siècle*, SEDES, Paris, 1996, p. 26 et 27.

¹² Jean-Paul de Saumeur, dit chevalier Paul, (1597-1667), chevalier de l'Ordre de Malte, lieutenant-général et vice-amiral du Levant.

¹³ Claude de Forbin (1656-1733), chef d'escadre en 1707.

¹⁴ Jean Bart (1650-1702) corsaire, chef d'escadre en 1697.

¹⁵ Anne Hilarion de Cotentin de Tourville (1642-1701), chevalier de l'Ordre de Malte, lieutenant général des armées navales en 1682, vice-amiral en 1689, et maréchal de France en 1693.

¹⁶ François Louis Rousselet de Chateaurenault (1637-1716) lieutenant-général des armées navales en 1689, vice-amiral du Levant en 1701, et maréchal de France en 1703.

¹⁷ MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, tome 1, éd. Charles Lavauzelles, Paris-Limoges, 1981, p. 70.

pour disposer des moyens d'une efficace dissuasion : vaincre par la seule représentation de la puissance, par l'image. L'historien François Bluche estime qu'entre 1661 et 1683, date du décès de Colbert, le Roi et Colbert ont travaillé en « tête-à-tête pour les questions navales au moins 4000 heures », ce qui représente plus de 15 heures par mois, et il conclut : « Comment tant d'auteurs peuvent-ils répéter que Louis XIV ne s'intéressait que peu aux choses de la mer ? »¹⁸. Nicolas Siméon, dans *Louis XIV et la mer*¹⁹, formule de façon pertinente l'état d'esprit du souverain : « Louis XIV pressent que pour maintenir la France au rang de première puissance européenne, la mer devra être un théâtre d'affrontement et d'affermissement de son pouvoir ».

Dès 1669, à l'achèvement de la première tranche des travaux de percement du Grand Canal, des navires de combat dominèrent ce théâtre nautique. Le plus grand, le plus prestigieux d'entre eux, la *Grande galère*, une réale, y fut lancée le mardi 20 novembre 1685.

Une galère à Versailles ?

En quoi la fonction de Versailles au Grand Siècle imposait-elle l'emploi d'un pareil accessoire : une galère à Versailles ! Pour quoi faire ? Pour la « gloire » du Roi, bien sûr. Mais que signifie cette formule trop convenue ?

Temple de la gloire, creuset du rayonnement royal, illustration et tribune de la communication monarchique, quelle que soit l'évocation qui le décrit, « le palais de Versailles fut l'instrument de la grandeur du Prince. Il constitue d'une certaine manière le livre d'image de l'absolutisme »²⁰, le panégyrique allégorique d'un souverain céleste. Effectivement, « le roi de France n'était-il pas l'oint de Dieu au moment de son sacre ? [...] Ainsi le langage qui s'énonce à Versailles, c'est-à-dire la politique [de communication, en particulier] qui s'exprime par la médiation allégorique, s'apparente pleinement au mode d'expression du sacré »²¹. Ces images, ce langage, expriment le message que Louis XIV voulut diffuser de la représentation qu'il se faisait de sa Majesté. En quoi une galère devait-elle spécifiquement participer à cette communication royale, à cet endroit et à ce moment ? En quoi consistait cette communication, en quels termes pour quelle image était conçu puis diffusé le message du Roi qui tendait à l'universalité ? La première partie ci-après s'attache à cette question.

La seconde partie analyse ce qu'était une galère dans le dernier tiers du XVII^{ème} siècle, afin de comprendre ce qui justifiait qu'elle figure en arrière-plan du portrait emblématique du Roi-Soleil élaboré par lui-même.

¹⁸ BLUCHE François, *Louis XIV*, Hachette Paris, 1999, in « *Louis XIV et la mer* » de Nicolas Siméon, éditions de Conti, 2007, p. 16.

¹⁹ SIMEON Nicolas, *Louis XIV et la mer*, éditions de Conti, 2007, p. 10.

²⁰ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, Payot, Paris, 2010, p. 275.

²¹ Ibidem, p. 276.

Enfin, qu'était donc cette réale du Grand Canal construite en 1685 ? Quel aspect présentait-elle au Roi, aux « grands » du Royaume, aux ambassadeurs des puissances étrangères et aux autres hôtes prestigieux en visite à Versailles ? La troisième partie a pour objet d'en reconstituer l'architecture et l'apparence générales, ce qui constitue le cœur du sujet de la présente étude.

- PARTIE I -
VERSAILLES ET SA MARINE DANS LA COMMUNICATION
DE LOUIS XIV

Le *Ballet royal de la nuit*, œuvre due à Jean de Cambefort²², fut exécuté devant la Cour en 1653 au théâtre du Petit-Bourbon²³, huit ans avant que Louis XIV prenne en main personnellement le gouvernement du Royaume.



Figure I-0.0/01 – Louis XIV en soleil au « Ballet royal de la nuit » - 1653
(Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, t. XLI, n° 3674)

Le Roi, qui n'avait pas encore quinze ans, y apparut costumé en soleil resplendissant dont les éclats d'or semblaient rayonner de sa personne et dissiper les ombres (figure I-0.0/01). Le poème de Bensérade²⁴ qui commentait la scène affirmait :

« Sur la cime des monts, commençant d'éclairer,
Je commence déjà de me faire admirer ;
Et ne suis guère avant dans ma vaste carrière.

²² PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV, l'ordre et la gloire*, Tallandier, Paris, 2001, p. 57.
Jean de Cambefort (1605-1661) fut compositeur de musique de la chambre du roi, nommé en 1660 surintendant de la musique du roi.

²³ Le Petit-Bourbon était une salle de spectacle située à l'emplacement de la future colonnade du Louvre (façade orientale de la Cour carrée). Notamment, Molière y joua, et l'*Andromède* de Corneille y fut produite en 1650.

²⁴ Isaac de Bensérade (1612-1691) : écrivain et dramaturge français (1612-1691), membre de l'Académie française (1674). Il écrivit une vingtaine de livrets pour ballets, et brilla particulièrement dans les divertissements de Cour.

Je viens rendre aux objets la forme et la couleur ;
Et qui ne voudrait pas avouer ma lumière
Sentira ma chaleur.
Déjà, seul je conduis mes chevaux lumineux
Qui traînent la splendeur et l'éclat après eux ;
Une divine main m'en a remis les rênes,
Une grande déesse a soutenu mes droits,
Nous avons même Gloire : elle est l'Astre des Reines,
Je suis l'Astre des Rois ».

Déjà, l'essentiel est annoncé.

L'image onirique dessinée par le *Ballet royal de la nuit* préfigure la vision politique du Roi-Soleil. Tout au long de son règne, il s'efforcera, sur cette base, de bâtir à son profit une image, suffisamment fascinante pour subjuguier à la fois ses peuples et les Cours étrangères, mais aussi pour projeter son rayonnement dans l'avenir : bâtir une notoriété d'où la Renommée prend son essor.

L'élaboration d'une notoriété procède essentiellement de trois facteurs (figure I-0.0/02) :

- ♦ La *conception du message "voulu"*, ou l'*image conceptuelle* qui devra être traduite en expressions physiques (rédigées, déclamées ou visuelles à l'époque considérée),
- ♦ La *projection de la représentation de l'image conceptuelle* en direction des populations-cibles par l'intermédiaire des vecteurs de diffusion,
- ♦ L'*effet de deux émetteurs successifs de brouillage potentiel* du message, deux filtres critiques de nature à altérer la perception de celui-ci par ses destinataires : particularismes socio-économiques et psychologiques caractérisant les principaux besoins du groupe concerné, et système de valeurs régnant en son sein.

Les principaux besoins ressentis par un individu peuvent être hiérarchisés, de bas en haut, selon les niveaux définis par la pyramide de Maslow²⁵ : besoins physiologiques, besoins de sécurité, besoins sociaux d'appartenance à un groupe, besoins d'estime et de reconnaissance dans ce groupe, enfin, besoins d'accomplissement de soi-même. Les disettes et les famines dans le Royaume, les aides apportées aux miséreux ou encore les prélèvements écrasants sur les ressources familiales cumulant les taxes royales, les droits seigneuriaux, les dîmes ecclésiastiques et les rentes des propriétaires, impactent le niveau élémentaire ; l'insécurité à Paris et dans les campagnes du fait des bandits, des vagabonds, des déserteurs, relèvent du second ; le rétablissement du corps des galères, du troisième pour les officiers concernés ; les règles d'anoblissement, des deux niveaux les plus élevés de

²⁵ Abraham Maslow (1908-1970), psychologue américain célèbre pour son approche humaniste de la sociologie, et son explication de la motivation par la hiérarchisation des besoins individuels.

la pyramide. De même, au fil des années de conflit, « par son attitude

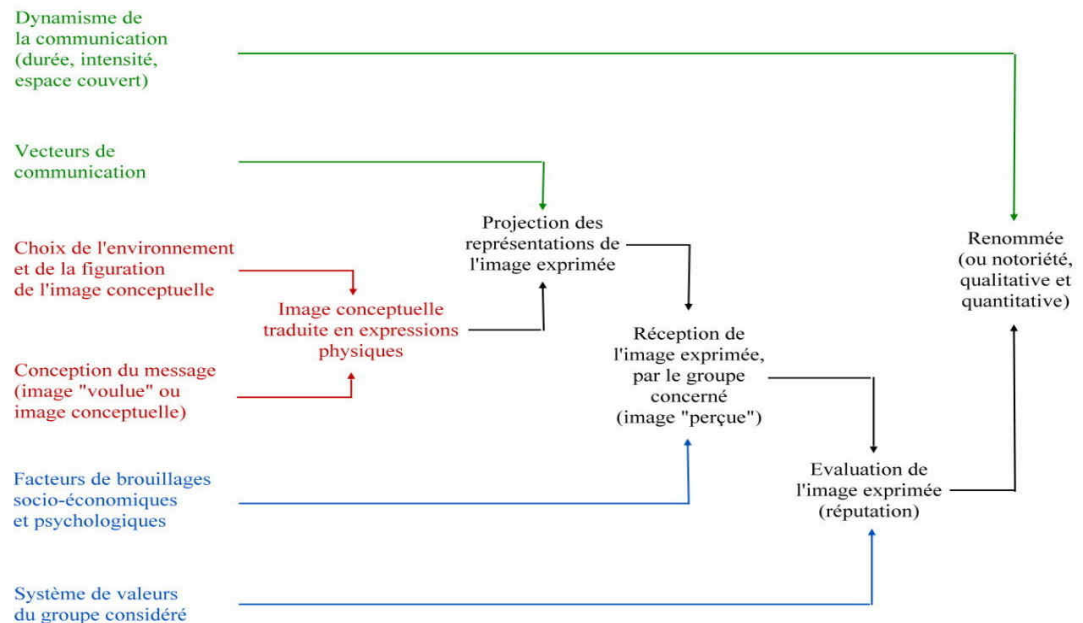


Figure I-0.0/02 – Agencement des principaux facteurs d’une opération de communication
(Schéma Patrice Grimald)

hautaine et provocante, il [Louis XIV] va contribuer à donner de lui [essentiellement à l’étranger] l’image d’un roi agressif, désireux de fonder son prestige sur l’humiliation des autres, et ainsi engendrer la défiance et le ressentiment »²⁶, de même qu’un sentiment d’insécurité aux frontières du Royaume.

Les principes religieux, les lois fondamentales du Royaume ou les engagements séculaires de la Couronne participent aux systèmes de valeurs entretenus dans les populations. L’abrogation de l’édit de Nantes en 1685 a évidemment modifié la perception de la propagande royale dans l’esprit des Protestants, de même que les tentatives d’unification juridiques et fiscales voulue par Louis XIV au détriment des parlements, coutumes et privilèges anciens ont obscurci le rayonnement du souverain chez les dignitaires concernés.

De cette ultime appréciation du message initial procède l’*image réellement « perçue »* par la population-cible, c’est-à-dire naît la réputation de l’émetteur de l’image « voulue ».

La persistance de la diffusion, le dynamisme et la portée des vecteurs de cette communication de l’image conditionnent l’intensité de son impact et la mutation de la réputation en notoriété puis en renommée.

La renommée de Louis XIV, sauf au crépuscule de son existence, fut et reste immense. Cependant, ce long règne n’évoque en rien un long fleuve tranquille

²⁶ PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV, l’ordre et la gloire*, Tallandier, Paris, 2001, p. 8.

et serein. Du lever du Soleil jusqu'à son zénith, vers 1685, et jusqu'à son déclin, ses jours lumineux, le flamboiement des victoires, coexistèrent avec des périodes d'ombres et même de cendres : résistances aux réformes contraignantes de l'Etat²⁷ réduisant aux volontés du Roi les cours souveraines, la noblesse et le clergé, « embarras religieux »²⁸, « émotions » populaires fréquentes et parfois graves soulevées par des problèmes fiscaux ou religieux²⁹, catastrophes climatiques causant de terribles famines³⁰, guerres durant trente ans³¹. Ernest Lavisse a pu écrire, d'une plume ordinairement peu amène à l'égard de Louis XIV : « la continuité de la guerre, l'énormité des folles dépenses de luxe, les erreurs d'un colbertisme exagéré [...], les défauts aggravés d'un régime fiscal le plus propre à décourager le travail, la révocation de l'édit de Nantes et la déperdition des forces qui s'en suivit, ont réduit un pays industriel [...] à des misères attestées par de nombreux témoignages »³². Sur un plan plus large, international, il affirma aussi : « L'opinion de toute l'Europe s'exprimait contre Louis XIV »³³. Sur la fin du règne, les facteurs de brouillage portés à leur paroxysme troublèrent l'image royale pour un temps.

Pourtant, lorsque le Roi, empêtré dans de tragiques revers subis durant la guerre de Succession d'Espagne, adressa, le 12 juin 1709, un « appel » à ses peuples – affiché et lu dans les paroisses du Royaume pour qu'il touche toute la population sans distinction de hiérarchies sociales –, vibrante exhortation au patriotisme, à l'honneur, à de « nouveaux efforts » pour acquérir la paix, la réaction populaire fut extraordinaire et suscita un sursaut national qui stupéfia l'Europe. « Ce qui est sûr, c'est que le peuple accablé de misère était prêt à résister à l'invasion, à défendre la patrie en danger »³⁴. Trois mois plus tard, le 11 septembre suivant, ce fut la bataille de Malplaquet. « Par sa combativité retrouvée – en dépit du dramatique manque de pain qui faisait à tous crier famine – l'armée française avait donné un coup d'arrêt décisif à l'offensive

²⁷ Réorganisation des Finances (1662), réorganisation de la Justice civile (1667), édit sur les classes de la Marine (1669), code des eaux et forêt (1669), réorganisation de la Justice pénale (1670), ordonnance sur le commerce (1673), ordonnance sur la navigation marchande (1681), grande ordonnance de la Marine (1681), code Noir (1685), ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine (1689), instauration de l'impôt général de capitation (1694), édit sur la juridiction ecclésiastique (1695), imposition générale du « dixième denier » (1710).

²⁸ Edit de Fontainebleau (1685), hérésie quiétiste (1694-1695), jansénisme (1709-1713).

²⁹ Révoltes dans le Boulonnais (1662), les Landes (1663-1665), le Vivarais (1670), en Bretagne (1675), les Cévennes (1702-1705), le Quercy (1707).

³⁰ 1661, 1675, 1684, 1690, et, surtout, 1693-1694 (environ un million trois cent mille morts) et 1709 (environ six cent trente mille morts) ; voir PETIFILS Jean-Christian, *Louis XIV*, Perrin, Paris, 1997, p. 529.

³¹ Guerre de Dévolution (1667-1668), guerre de Hollande (1672-1678), guerre des Réunions (1683-1684), guerre de la ligue d'Ausbourg ou guerre de neuf ans (1688-1697), guerre de Succession d'Espagne (1701-1714).

³² LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, tome 2, Tallandier, Paris, 1978, p. 721.

³³ Ibidem, p. 190.

³⁴ PETIFILS Jean-Christian, *Louis XIV*, op. cité, p. 639.

alliée [anglo-hollandais]. Le maréchal Foch comparera Malplaquet à la première victoire de la Marne »³⁵.

Et, lorsque la mort de Louis XIV fut connue, le roi de Prusse, Frédéric-Guillaume I^{er}, l'annonça à son entourage avec solennité par ces simples mots : « Messieurs, le Roi est mort ». Inutile, en effet de préciser ... un roi à nul autre pareil.

Sous le titre *Le mythe*, Nicolas Milovanovic écrit dans son ouvrage *Louis XIV, la passion de la gloire*³⁶ : « Dès le vivant du roi, les contemporains étaient conscients de vivre un moment particulier de l'Histoire. [...] La renommée de Louis XIV continua de s'étendre à l'échelle européenne malgré les années sombres de la fin du règne ». En dépit de l'infinie diversité du Royaume, des corps, des corporations, des provinces, des seigneuries, des coutumes, des privilèges, des langages, des strates sociales et des besoins ou attentes les caractérisant, malgré les malheurs et les misères, malgré les conflits, l'image de Louis XIV ne cessa de subjuguier son siècle. La communication royale fut, pour l'essentiel, une incontestable réussite tant en France qu'au-delà de ses frontières, et, bien souvent, lorsqu'aujourd'hui encore, « on parle de grandeur de la France, c'est à Louis XIV que l'on pense [...] ». Bien au-delà des idées reçues, Louis XIV a été le premier "roi de l'image" »³⁷.

Quel était ce message royal, cette image conceptuelle du souverain qui sut transcender les particularismes, et même la plupart des animosités ou ressentiments, et conférer au Royaume un lustre exceptionnel ? Quels vecteurs de communication, aussi, réussirent à la diffuser de façon aussi éclatante et universelle ? Et la galère de Versailles, où se situe t-elle parmi tous les instruments diffusant la « gloire » du Roi ?

I- ELABORATION DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DE LOUIS XIV

Dès qu'il s'agit de Louis XIV, le terme de « gloire » s'impose et prolifère au point de couvrir d'un voile uniforme l'image ou le message royal, tout autant que sa perception par ceux qui le reçoivent. S'il est vrai que le Roi lui-même a exprimé sa « passion » pour la « gloire », il apparaît aussi qu'il fut beaucoup plus économe de ce mot, et nuancé dans son emploi. Au plus haut des principes souverains, Louis XIV plaçait la renommée, non la gloire : « [...] songez que les rois et les princes, qui sont nés pour posséder tout et pour commander à tout,

³⁵ Ibidem, p. 640.

³⁶ MILOVANOVIC Nicolas, *Louis XIV, la passion de la gloire*, éd. Ouest-France, Rennes, 2011, p. 122.

³⁷ SAINT-BRIS Gonzague, *Louis XIV et le Grand Siècle*, éd. Télémaque, Paris, 2012, p. 281.

ne doivent être assujettis qu'à Dieu et à la renommée »³⁸.

1.1 LA « GLOIRE » ? UN LEITMOTIV TRES INDEFINI

Le concept de « Gloire » se définit par un ensemble de termes hétérogènes que Louis XIV utilise tour-à-tour pour formuler la nuance qu'il veut lui apporter. Les mots choisis – mots-clefs – pour exprimer une image conceptuelle portent en eux-mêmes les caractères constitutifs de celle-ci. Leur analyse permet, à rebours, d'en extraire l'évocation réelle attribuée au concept.

Quels mots Louis XIV utilisait-il pour évoquer ou illustrer sa « gloire » dans les affaires qu'il suivait de près, personnellement. Trois exemples tirés d'axes de communication complémentaires mais spécifiques peuvent alimenter cette réflexion :

- ♦ Les représentations figurant sur les fresques de la *voute de la Galerie des glaces* à Versailles (communication de majesté),
- ♦ Les noms donnés aux *navires de la flotte* renaissante (communication militaire ou de puissance),
- ♦ Les termes employés dans les « *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du dauphin* » (communication personnelle ou familiale, la plus proche certainement de l'intime conviction du Roi).

1.1₁ LES FRESQUES DE LA GALERIE DES GLACES

La voute de la Galerie des glaces présente une iconographie qui fit l'objet de la plus grande attention de Louis XIV : « Le sujet du décor a changé fondamentalement à deux reprises, ce qui démontre l'importance qu'on lui accordait et la difficulté de satisfaire le Roi. Le premier sujet devait montrer Apollon³⁹ comme métaphore de Louis XIV ; c'est l'image du Roi-Soleil, particulièrement utilisée dans les années 1670. On décida très vite de remplacer Apollon par Hercule⁴⁰, autre métaphore pour le roi de France qui avait été fréquente sous Henri IV et Louis XIII. Ce deuxième projet fut élaboré dans le détail. Charles Le Brun⁴¹ en a très probablement été l'auteur (comme pour le projet sur le thème d'Apollon). Les sources indiquent que c'est au tout dernier moment, juste avant l'exécution, que ce second projet fut finalement rejeté. Louis XIV lui-même aurait décidé de renoncer à la métaphore. Il choisit d'être

³⁸ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du dauphin*, tome 2, Didier et cie, Paris, 1860, p. 303.

³⁹ Apollon fut initialement le dieu grec du chant et de la poésie. Au Moyen-âge et à l'époque classique, il devint un dieu solaire, patron de la musique et des arts.

⁴⁰ Hercule (Héraclès des Grecs) fut le héros mythique d'aventures extraordinaires et de nombreux exploits, notamment les fameux douze travaux, dont il sortit toujours vainqueur et triomphant.

⁴¹ Charles Le Brun (1619-1690), premier peintre du roi sous Louis XIV, décorateur de Vaux-le-Vicomte et de Versailles. Il fut membre fondateur de l'Académie de Peinture et de Sculpture en 1638, et nommé directeur de la manufacture des Gobelins en 1663.

représenté en personne dans un décor « mixte » mêlant l'allégorie et l'Histoire. [...] L'ensemble du décor de la galerie des glaces constitue, de fait, un véritable édifice symbolique »⁴².

Trente six fresques sont peintes sur cette voûte, chacune présentant plusieurs allégories, personnages mythologiques et personnalités historiques illustrant et caractérisant la vocation de l'œuvre. La fréquence d'apparition des différentes figurations sur l'ensemble des compositions est la suivante⁴³ :

Figurations	Nombre de représentations
1- Louis XIV	13
1- La Victoire	13
3- La Renommée	11
3- La France	11
5- La Justice	10
5- Minerve ⁴⁴	10
7- Mars	8
7- Espagne	8

Soit, pour ces figurations les plus fréquentes, quatre-vingt quatre représentations. Les allégories figurant des vertus, hormi la Sagesse attribuée à Minerve, apparaissent onze fois (Piété, Charité, Fidélité, Force de l'âme et du corps, Prévoyance, Vigilance), celles de la Gloire six fois seulement.

1.1.2 LES NOMS DONNES AUX NAVIRES

Louis XIV « prend personnellement grand soin de choisir le nom de ses navires, et la symbolique politique y préside toujours »⁴⁵. Quelles sont, ainsi, les appellations qu'il a privilégiées dans cet objectif d'illustrer son règne par des évocations représentatives de l'image qu'il veut projeter :

A) LE NOM DES GALÈRES

Les noms les plus fréquemment utilisés pour baptiser les cent quarante deux galères construites en France sous le règne personnel de Louis XIV⁴⁶ ont, chacun, été utilisés pour quatre navires. Trente six galères furent concernées par

⁴² MILOVANOVIC Nicolas, *Versailles, la galerie des Glaces : un ouvrage de Charles Le Brun*, <http://www.galeriedesglaces-versailles.fr/11/collection/intro.html>.

⁴³ Etude effectuée sur l'iconographie et les commentaires de Nicolas Milovanovic (RMN-EPV, 2008), sur <http://www.galeriedesglaces-versailles.fr/html/11/collection/galerie.html>

⁴⁴ Minerve : fille de Jupiter, déesse tutélaire de l'ordre social, elle veillait à la défense de la Cité mais ne lançait la guerre, pour sa sûreté, qu'après mûre réflexion. Déesse de la sagesse et de l'intelligence, elle conférait l'esprit de prévoyance, et ce qu'elle prédisait survenait infailliblement.

⁴⁵ DESSERT Daniel, *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, Paris, 1996, p. 21.

⁴⁶ HUMBERT Jacques, *La galère du XVIII^{ème} siècle – évolution technique, tracé des formes*, J.P. Debanne, Grenoble, 1986, p. 216 à 222.

ce cas, et cinquante et une autres ont été désignées par des noms utilisés trois fois. Ces quatre-vingt sept navires, soit près des deux tiers de l'ensemble, peuvent être répartis en quatre groupes en fonction des caractéristiques de ces appellations :

Noms	Nombre de galères ayant porté ce nom
------	--------------------------------------

Groupe 1 : famille et attributs royaux

<i>La Couronne</i>	4
<i>La France</i>	4
<i>La Fleur de Lys</i>	4
<i>La Princesse</i>	4
<i>La Saint-Louis</i> ⁴⁷	3
<i>La Souveraine</i>	3
<i>La Reine</i>	3
<i>La Madame</i>	3

Groupe 2 : qualités et vertus

<i>La Forte</i>	4
<i>La Galante</i> ⁴⁸	4
<i>La Hardie</i>	4
<i>La Valeur</i>	4
<i>La Belle</i>	3
<i>La Brave</i>	3
<i>La Favorite</i> ⁴⁹	3
<i>La Ferme</i>	3
<i>La Fidèle</i>	3
<i>La Perle</i>	3

Groupe 3 : notoriété

<i>L'Eclatante</i>	3
<i>La Fortune</i> ⁵⁰	3

⁴⁷ Dans le Panthéon des rois de France, Louis XIV fut, de son vivant, de plus en plus souvent assimilé à saint Louis.

⁴⁸ Signifiait au XVII^{ème} siècle : *honnête, civil, sociable, de bonne compagnie* (Dictionnaire de l'Académie française, première édition, 1694, version informatisée : ARTFL Projet (<http://artfl.atilf/dictionnaires/ACADEMIE/PREMIERE/search.form.fr.html>, p. 508). Le *Mercure galant* était le journal des « honnêtes gens ». Le féminin *galante* s'employait encore dans ce sens pour qualifier des dames.

⁴⁹ Signifiait au XVII^{ème} siècle : *celui qui dispose de la faveur* ou *celui qui plaît plus que tout autre de même genre* (Dictionnaire de l'Académie française, première édition, 1694, op. cité, p. 508).

⁵⁰ Au XVII^{ème} siècle : Ce mot *se prend aussi pour l'avancement et l'établissement dans les biens, dans les charges, dans les honneurs [...]* On appelle [fortune] tous les grands changements qui arrivent aux hommes ou aux Etats (Dictionnaire de l'Académie française, première édition, 1694, op. cité, p. 479).

La <i>Grande</i> (dans le sens de Majestueuse)	3
La <i>Renommée</i>	3
La <i>Superbe</i>	3
Groupe 4 : guerre	
La <i>Victoire</i>	4
L' <i>Amazone</i> (femme guerrière)	3
L' <i>Invincible</i>	3

Il est significatif de constater que le nom de « Gloire » n'apparaît pas parmi ces appellations les plus fréquentes qui ont baptisées l'essentiel de cette flotte de combat, et notamment pas au sein du groupe 4 relatif aux évocations guerrières.

Une seule galère l'a porté, construite à Marseille en 1691 et lancée en 1692. Une autre, construite à Rochefort et lancée en 1690, réformée en 1695, porta le nom de *Glorieuse*.

B) LE NOM DES VAISSEAUX

Les principes appliqués par Louis XIV pour la dénomination de ses galères se retrouvent presque à l'identique, ou sous forme de synonymes, pour les noms des vaisseaux. Quarante et un vaisseaux de premier rang ont été construits durant le règne personnel de Louis XIV, qui peuvent être répartis en quatre groupes, identiques à ceux des galères, en fonction des caractéristiques de leurs appellations :

Noms du groupe 1 : famille et attributs royaux

Le *Royal-Louis* (deux vaisseaux)
Le *Dauphin royal*
Le *Monarque*
Le *Royal-Duc* rebaptisé *Reyne* en 1671
L'*Isle-de-France* rebaptisé *Lys* en 1671
Le *Couronne*
Le *Paris* rebaptisé *Royale-Thérèse*⁵¹ en 1671
Le *Henry* rebaptisé *Souverain* en 1671, puis *Admirable* en 1678
Le *Soleil-Royal* (deux vaisseaux)
Le *Sceptre* (deux vaisseaux)
L'*Admirable* rebaptisé *Souverain* en 1678
Le *Saint-Esprit* rebaptisé *Monarque* en 1690
Le *Lys*
Le *Saint-Philippe*⁵²

⁵¹ En hommage à Marie-Thérèse d'Autriche (1638-1683), première épouse de Louis XIV.

⁵² En hommage à Philippe d'Orléans (1640-1701), frère de Louis XIV, dit « Monsieur » à partir de 1660 année de la mort de son frère Gaston.

Noms du groupe 2 : qualités et vertus

Le *Magnanime*

L'*Intrépide*

L'*Orgueilleux*⁵³

L'*Ambitieux*⁵⁴ (deux vaisseaux)

Le *Fier*

Noms du groupe 3 : notoriété

Le *Grand*

Le *Magnifique* (deux vaisseaux)

Le *Formidable*

Le *Merveilleux* (deux vaisseaux)

L'*Admirable* (deux vaisseaux)

Noms du groupe 4 : guerre

Le *Victorieux* (deux vaisseaux)

Le *Conquérant*

Le *Foudroyant* (deux vaisseaux)

Le *Fulminant*

Le *Vainqueur*

Le *Terrible*

Le *Tonnant*

Le *Triomphant*

Le nom de « Gloire » n'apparaît pas au premier rang des vaisseaux du Roi. Jusqu'en 1671, ceux-ci furent exclusivement baptisés (ou re-baptisés en 1671, 1678 ou 1690) d'appellations relatives à la famille et aux attributs royaux.

Le nom emblématique sélectionné par Louis XIV pour le premier navire de ce rang qui succéda en 1673 à la série des références royales fut le *Magnanime*, le suivant en 1675 le *Victorieux*, en 1678 l'*Admirable*, puis en 1680 le *Grand* et le *Magnifique*. Le nom de *Glorieux* (ex-*François*) fut attribué en 1671 et en 1679 à deux parmi les moins armés des vaisseaux de deuxième rang (62-66 canons), puis, tardivement, en 1707, celui de *Gloire* à un vaisseau de quatrième rang.

⁵³ Au XVII^{ème} siècle : Ce mot ou *altier* ou *fier* se dit *fig. ou poét. de certaines choses inanimées, comme sont la mer, les flots, les montagnes : l'orgueilleux Apenin, les côtes orgueilleuses des montagnes, les flots orgueilleux* (Dictionnaire de l'Académie française, première édition, 1694, op. cité, p. 159).

⁵⁴ Au XVII^{ème} siècle, ce mot signifiait *désir d'honneurs, de puissance, de fortune, ou qui a de l'ambition : [...] ambition d'honneur [...] Ambition se prend quelquefois en bonne part, et on s'en sert pour exprimer un juste désir de faire de grandes actions qui soient dignes d'honneur : toute mon ambition est d'avoir l'honneur de vous servir ; « L'ambition de Charlemagne, de saint Louis estoit de sousmettre les infidèles au joug de nostre Seigneur Jésus-Christ »* (Dictionnaire de l'Académie française, première édition, 1694, op. cité, p. 33).

Le nom de *Renommée* n'a désigné qu'un vaisseau, construit à Bayonne et lancé en 1698, dédié, semble t-il, aux explorations vers des peuples et leurs souverains lointains dans les parages de l'embouchure du Mississipi, principalement sous le commandement de Pierre Le Moyne d'Iberville⁵⁵. Peut-être peut-on comprendre par cet exemple que, pour Louis XIV, la guerre ne suffisait pas à générer la renommée qui n'existait que largement proclamée et reconnue au-delà des frontières du Royaume. Dans cette optique, il est logique que trois galères en aient porté le nom : l'un de leurs rôles, complémentaires de leurs fonctions guerrières, consistait, en qualité d'émissaires de la renommée du Roi, en de fréquentes missions de représentation auprès des autres puissances maritimes méditerranéennes intégrant une réelle dimension diplomatique, et la diplomatie jouait un rôle capital dans la politique étrangère de Louis XIV.

1.1₃ LES MÉMOIRES DE LOUIS XIV POUR L'INSTRUCTION DU DAUPHIN

Comment Louis XIV, dans ses *Mémoires*, utilise t-il ce terme de gloire ? Quel(s) sens donne t-il à ce concept ? Quelles conclusions peut-on tirer des constatations qu'apporteront les réponses à ces questions ?

Il convient de remarquer, en préambule, qu'il emploie assez peu ce vocable, et davantage dans les écrits relatifs à 1661 que dans ceux qui leur sont postérieurs. Les extraits suivants, représentant un éventail assez complet de son emploi dans l'intégralité du document, permettent de distinguer les nuances expressives qu'il mettait dans ce mot-uniforme :

Méritoire, admirable, digne de louanges

« [...] il me serait glorieux devant toutes les nations de la terre, qu'ayant d'un côté mes droits à poursuivre et de l'autre mes alliés à protéger, j'eusse été capable de négliger mon intérêt pour entreprendre leur défense [des alliés] »⁵⁶.

Image, « opinion de moi », hauteur (« élévation »), dignité

« Je sais mieux que personne comment les moindres choses qui touchent à notre dignité intéressent sensiblement les cœurs jaloux de leur gloire »⁵⁷.

Puissance, prestige, lustre

« [...] ils [certains souverains] font peut être un plus grand mal encore quand, par un ménage [une économie] hors de propos, ils refusent de déboursier ce qui

⁵⁵ Pierre Le Moyne d'Iberville (1661-1706) fut un grand navigateur, chef militaire et explorateur. Il combattit avec succès les Anglais en Nouvelle France. Homme d'exploits, il est surtout connu pour les explorations qu'il a effectuées en Amérique du Nord. Il a, notamment, fondé pour la France la colonie de la Louisiane et les villes de Biloxi et de Mobile aux Etats-Unis.

⁵⁶ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 1, p. 108.

⁵⁷ Ibidem, p. 116.

peut servir à la gloire de leur nation ou à la défense de leurs provinces »⁵⁸.

Renommée, victoire, éclat, majesté

« [...] le prince vertueux n'impose [n'édicte des impôts] qu'avec retenue, [...] et ne dépense jamais sans un contentement particulier, parce qu'il ne le fait que pour augmenter sa gloire, pour agrandir son Etat, ou pour faire du bien à ses sujets »⁵⁹.

Pouvoir, omniprésence, mérite

« [...] s'il [un premier ministre] vous dérobe une partie de votre gloire, il vous décharge en même temps de vos soins les plus épineux ; l'intérêt de sa propre grandeur l'engage à soutenir la votre »⁶⁰.

Fierté, honneur, orgueil, dignité

« [...] la mémoire et le nom du prince demeurent seuls exposés en vue à toute la postérité pour soutenir ou la gloire ou la honte de tout ce qui s'est fait de bon ou de mauvais durant tout le temps de son gouvernement »⁶¹.

Méritant, digne de louanges, estimable

« Car il ne faut pas se promettre, quelque habiles que nous soyons, de pouvoir corriger cette pente naturelle qu'ont tous les hommes à chercher leur propre intérêt. Mais il sera toujours assez glorieux pour nous quand nous aurons fait en sorte qu'ils ne le puissent trouver que dans la pratique des choses honnêtes [...] »⁶².

Retentissement, triomphe, mérite

« [...] et qu'après que les choses [les négociations de paix] avaient été portées par leur entremise [des Suédois] au point où elles étaient alors, il n'était pas juste de leur donner un associé [l'empereur] qui partageât avec eux la gloire du succès »⁶³.

Renommée, grandeur, excellence, succès

« [...] notre premier objet doit toujours être la conservation de notre gloire et de notre notoriété, lesquelles ne se peuvent absolument maintenir que par un travail assidu »⁶⁴.

« [...] au lieu que les autres, brûlant toujours d'une égale ardeur à se signaler, ne sont jamais pleinement satisfaits d'eux-mêmes, en sorte que tout ce qu'on donne en pâture au beau feu [à l'ardeur] dont ils sont embrasés ne fait qu'en

⁵⁸ Ibidem, p. 177.

⁵⁹ Ibidem, p. 178 et 179.

⁶⁰ Ibidem, tome 2, p. 8.

⁶¹ Ibidem, p. 45.

⁶² Ibidem, p. 121.

⁶³ Ibidem, p. 235.

⁶⁴ Ibidem, p. 314.

augmenter la violence C'est de cette façon, mon fils, que la gloire veut être aimée [...] Ses faveurs [...] ne s'obtiennent jamais qu'avec effort »⁶⁵.

Réputation, considération, célébrité

« [...] le désir violent que j'avais d'augmenter ma réputation me donnait une forte impatience d'agir ; mais j'éprouvais dans ce moment que l'amour de la gloire a les mêmes délicatesses [...] que les plus tendres passions »⁶⁶.

Souveraineté, autorité

« [...] il est de l'intérêt de sa gloire [du prince] et de celui même de ses peuples qu'il se fasse obéir indispensablement »⁶⁷.

Mémorable, prestigieux, magnifique

« [...] nulle satisfaction n'égale celle de remarquer chaque jour quelque progrès à des entreprises glorieuses et hautes, et à la félicité des peuples [...] »⁶⁸.

Renommée, rayonnement, majesté

« [...] parce qu'une passion maîtresse et dominante, qui est celle de leur intérêt [des rois], de leur grandeur et de leur gloire, étouffe toutes les autres en eux »⁶⁹.

Immortalité, consécration, triomphe, apothéose

« Charlemagne [...] était monté à ce haut point de gloire non par l'élection de quelque prince, mais par le courage et par les victoires qui sont l'élection et les suffrages du ciel [...] »⁷⁰.

Image, mérite, éclat, dignité

« [...] ne trahissez point la gloire de vos prédécesseurs ni l'intérêt de vos successeurs à venir dont vous n'êtes que le dépositaire »⁷¹.

En regroupant ces différentes significations, il apparaît que, pour Louis XIV, le terme de gloire couvrait quatre évocations principales : le roi « en gloire », la renommée (connexe de la précédente), l'image institutionnelle et l'image personnelle.

A) PREMIERE EVOCATION : LE ROI « EN GLOIRE »

Immortalité, consécration, triomphe, apothéose

B) SECONDE EVOCATION : LA RENOMMEE (connexe de la précédente)

⁶⁵ Ibidem, p. 395 et 396.

⁶⁶ Ibidem, p. 397.

⁶⁷ Ibidem, p. 403.

⁶⁸ Ibidem, p. 428.

⁶⁹ Ibidem, p. 442.

⁷⁰ Ibidem, p. 449.

⁷¹ Ibidem, p. 542.

Renommée, victoire, éclat, majesté
Retentissement, triomphe, mérite
Renommée, grandeur, excellence, succès
Réputation, considération, célébrité
Renommée, rayonnement, majesté
Mémorable, prestigieux, magnifique

c) TROISIEME EVOCATION : L'IMAGE INSTITUTIONNELLE

Puissance, prestige, lustre
Pouvoir, omniprésence, mérite
Souveraineté, autorité

d) QUATRIEME EVOCATION : L'IMAGE PERSONNELLE

Méritoire, admirable, digne de louanges
Image, « opinion de moi », hauteur (« élévation »), dignité
Fierté, honneur, orgueil, dignité
Méritant, digne de louanges, estimable
Image, mérite, éclat, dignité

1.1.4 LA « GLOIRE », UN AMALGAME D'IMAGES DISPARATES

Ces trois exemples analysés ci-dessus, confirment que le terme de gloire recouvrait de multiples références mentales ou morales. Il désignait un agrégat de réputations et de dignités, de valeurs et de vertus que le roi acquerrait par son mérite et un travail persévérant. Cette constatation d'une gloire plurielle correspond pleinement aux usages de l'époque considérée : « pour le lecteur d'aujourd'hui, même familier de la littérature du XVII^{ème} siècle, le mot "gloire" présente des difficultés en raison de la multiplicité de sens dont il est affecté. Si l'on fait allusion à la "gloire" de Shakespeare, chacun comprend, mais lorsque le duc de Nemours affirme qu'il y a de la "gloire" à s'être fait aimer par la princesse de Clèves, que faut-il entendre ? Incompréhension voisine à la lecture de La Rochefoucauld : "Il est aussi honnête d'être glorieux avec soi-même qu'il est ridicule de l'être avec les autres" »⁷². Confronté à la banalisation de ce mot, l'« aspect, à nos yeux primordial, de la gloire ([en tant que] renommée, réputation) ne joue alors qu'un rôle secondaire. [...] C'est ainsi que la gloire peut être la manifestation d'un amour élevé (Tite et Bérénice, III, 5), elle peut être aussi l'expression de l'amour de la patrie (Horace), de l'amour divin (Polyeucte, IV, 3), et même de la haine [...]. Les autres sens de la gloire (exploits, splendeur) sont souvent évoqués aussi, et les moralistes font allusion

⁷² MATORE Georges, article *Gloire*, in « Dictionnaire du Grand Siècle », sous la direction de François BLUCHE, Fayard, Paris, 1990, p. 660.

à la "fausse gloire", "écueil de la vanité" (La Bruyère, XI)⁷³.

Le terme de gloire sert ainsi à un amalgame d'images, souvent complémentaires mais spécifiques, amalgame groupant une partie seulement des facteurs de la communication royale.

Quels ont donc été les principaux composants constitutifs de celle-ci ?

1.2 LES PRINCIPAUX COMPOSANTS DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DE LOUIS XIV

Le charisme royal, dont procédait l'essentiel de l'image du souverain diffusée dans le peuple, naissait du sacre : « Plus que tout autre cérémonial d'Etat, élément pivot de la religion royale, le sacre faisait naître et authentifiait "la puissance et la force mystérieuse des rois". Malgré l'instantanéité de la succession royale conférée par l'hérédité – "le roi est mort, vive le roi" –, c'est bien au terme de cette cérémonie, et d'elle seule, que le souverain était pleinement et totalement roi. [...] par le sacre, le roi n'était pas seulement marqué du signe de la majesté, celle-ci lui était devenue en quelque sorte consubstantielle. Absorbée par le souverain, elle était le principe vital d'une autorité sans partage, sans limite et sans équivalent possible [...]. "La Majesté est l'image de la grandeur de Dieu dans le Prince"⁷⁴ »⁷⁵.

Lors du sacre, le roi accomplissait une succession de rites qui marquaient à jamais sa majesté de leurs empreintes :

- ♦ Il prononçait d'abord une suite de serments dont le premier l'engageait devant Dieu à maintenir les attributions canoniques de l'Eglise, et à conserver, à préserver la foi catholique.
- ♦ Ensuite, il recevait les principaux attributs de la chevalerie – en particulier les éperons d'or et l'épée – institution d'essence religieuse consacrant le « miles christi », soldat du Christ, à la guerre juste et à la charité envers les pauvres gens.
- ♦ Ce n'était qu'alors, à l'issue de cette alliance solennellement scellée avec l'Eglise – sur le socle de la Foi, de la Justice et de la Charité, cette dernière étant connexe à la Justice divine – qu'il recevait l'onction sainte qui le sacralisait aux yeux du monde, et justifiait qu'il reçoive les attributs de sa fonction temporelle, notamment l'anneau de l'alliance entre le peuple et son souverain, la main de justice marquant ses devoirs et son pouvoir de justice séculière sur le peuple, et le sceptre figurant son omnipotence sur les êtres et sur les choses de son royaume. Enfin, la couronne, brochant sur le tout, symbole de la souveraineté royale, matérialisait la synthèse des effets du sacre.

Ainsi, l'image conceptuelle du monarque fusionnait trois représentations

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ BOSSUET Jacques-Bénigne, *Politique tirée des propres paroles de l'écriture sainte*, livre V, article 4, Paris, 1709,

⁷⁵ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 263.

consacrées, celle de la Foi, celle de la Justice, déléguée au roi intermédiaire entre Dieu et les hommes, et celle du Roi dans l'exercice de son mandat temporel délégué par Dieu.

1.2₁ LA FOI OU LA PIÉTÉ

Le message de Louis XIV, le « Roi Très-Chrétien » relatif à la Foi, est clairement énoncé dans ses *Mémoires* : « Et pour autoriser toutes ces actions extérieures par une marque de piété personnelle, j'allai publiquement à pieds avec tous mes domestiques aux stations du jubilé, voulant que tout le monde conçût, par le profond respect que je rendais à Dieu, que c'était de Sa grâce et de Sa protection plutôt que de ma propre conduite que je prétendais obtenir l'accomplissement de mes desseins et la félicité de mes peuples. Car vous devez savoir, avant toutes choses, mon fils, que nous ne saurions montrer trop de respect pour Celui qui nous a fait respecter par tant de milliers d'hommes. La première partie de la politique est celle qui nous enseigne à Le bien servir. La soumission que nous avons pour Lui est la plus belle leçon que nous puissions donner de celle qui nous est due ; et nous pêchons, contre la prudence aussi bien que contre la justice, quand nous manquons de vénération pour Celui dont nous ne sommes que les lieutenants. [...] Notre dignité se révèle par tous les devoirs que vous Lui rendons »⁷⁶.

En application de cette conviction, Louis XIV évoque l'idée d'armer « tous nos sujets pour Sa gloire », de « relever Ses autels abattus », de faire « connaître Son nom aux climats les plus reculés »⁷⁷, et note, dans ses *Mémoires* pour 1666 : « Je n'ai jamais manqué de vous faire observer, lorsque l'occasion s'en est présentée, combien nous devons avoir de respect pour la religion et de déférence pour ses ministres »⁷⁸. Il convient donc, précise-t-il encore, que « les rois soutiennent par leurs propres exemples la religion dont ils veulent être appuyés »⁷⁹.

Louis XIV, convaincu d'exercer « ici bas une fonction toute divine »⁸⁰ respecta scrupuleusement ses obligations liturgiques, et entendit que son peuple se conforma aussi à ces règles. Sur cette doctrine de la royauté de droit divin, il fonda aussi son indépendance en matière temporelle, et le précepte sacré de l'obéissance des peuples envers le dépositaire terrestre de l'autorité divine.

1.2₂ LA JUSTICE, PAR DÉLÉGATION DIVINE

Trois extraits des *Mémoires* de Louis XIV permettent d'approcher sa perception du principe de Justice telle qu'il le concevait et, donc, le diffusait :

⁷⁶ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 421 et 422.

⁷⁷ Ibidem, tome 1, p. 423.

⁷⁸ Ibidem, p. 208.

⁷⁹ Ibidem, tome 2, p. 287.

⁸⁰ Ibidem, tome 1, p. 116.

« Ce précieux dépôt [la Justice] que Dieu a remis entre les mains des rois comme une participation de Sa sagesse et de Sa puissance »⁸¹.

« La faveur est directement opposée à la justice qui est la principale vertu du prince »⁸².

« [Justice] qui est une partie de la souveraineté tellement essentielle⁸³ à la royauté, et tellement propre au roi seul, qu'elle ne peut être communiquée à nul autre »⁸⁴.

Le concept de Justice ne se cantonnait pas aux causes civiles et criminelles, justice de paix et de « punissement des méchants », d'autres postulats en élargissait le champ à la guerre.

Au V^{ème} siècle, saint Augustin avait déjà développé une théorie de la « guerre juste » : mal nécessaire parfois, une guerre menée pour une cause juste pouvait être légitimée, et même sacralisée dans certains cas. Ce principe s'incarna notamment dans le grand mouvement des croisades, au Portugal et en Espagne avec la « Reconquista » entre le VIII^{ème} et le XV^{ème} siècles, en Palestine du XI^{ème} au XIII^{ème} siècles, en France contre les Cathares au début du XIII^{ème} siècle, et en Bohême pour réduire l'hérésie hussite au XV^{ème} siècle. Vers 1140, le décret de Gratien définit les conditions de la « guerre légitime » : elle doit procéder de la volonté du souverain légitime, roi par la grâce de Dieu, ou d'un appel du Pape ; elle doit consister à protéger le royaume (la « patrie », terre des pères) ou à recouvrer un bien volé ou un droit spolié, c'est-à-dire à répondre à l'agression ou à la violence d'autrui, matérielle, intellectuelle ou spirituelle ; elle doit proscrire les violences injustifiées ; elle doit préserver les membres du clergé de toute atteinte.

Vers 1260, saint Thomas soumit la guerre juste à trois motifs : la décision du prince qui doit veiller au bien public et agir pour sa préservation, une cause juste, et une intention droite visant à promouvoir le bien ou à éviter la mal.

La guerre ainsi définie est une justice non seulement permise mais commandée aux rois : « mettre à mort les méchants, c'est servir Dieu ; mourir en combattant contre les infidèles, c'est mériter le ciel »⁸⁵.

Enfin, autre facette de la Justice, connexe à la charité, le roi devait veiller à l'équité économique et fiscale conformément aux usages de l'époque en ce domaine⁸⁶ : « Pour vous donner [...] une instruction générale dont vous pouvez

⁸¹ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 399.

⁸² Ibidem, p. 21.

⁸³ C'est-à-dire « dans l'essence même de la royauté ».

⁸⁴ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 439.

⁸⁵ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 148.

⁸⁶ Les usages féodaux, qui disposaient encore d'une influence sur les méthodes fiscales de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, organisaient la société en trois groupes : les « oratores », le clergé priait, les « bellatores », les hommes d'armes combattaient, les « laboratores », le

faire l'application à tout ce qui se présentera sur cette matière, je vous dirai que les deux qualités dont les princes ont le plus besoin dans la pratique de l'économie sont, à mon avis, la justice et la sagesse. [...] Et, d'autre part, la justice leur [aux princes] enseigne [...] qu'ils agissent contre leur propre intérêt s'ils souffrent qu'un petit nombre de gens avides retiennent en leurs mains les richesses de provinces entières, tandis que la plupart de leurs sujets tombent dans une faiblesse qui les met hors d'état de contribuer aux besoins publics ; et qu'enfin le moyen le plus équitable pour mettre en valeur tous les revenus, c'est de mesurer les charges aux forces de ceux qui les doivent supporter, et d'exiger, sans considération, des plus puissants ce qui peut servir au soulagement des plus misérables »⁸⁷. C'était là un message très novateur.

1.2₃ LE ROI, DANS SON MANDAT TEMPOREL

Cinquante neuf mots reviennent couramment ci-dessus pour exprimer les différentes acceptions données à la « Gloire » par Louis XIV. Celles-ci peuvent être réparties, en fonction de la proximité des notions qu'elles évoquent, en quatre groupes cohérents définis ainsi : la notoriété, la valeur et la vertu, le pouvoir, la guerre. Une mention + ou ++ signale ci-dessous une fréquence d'emploi supérieure d'un terme par rapport aux autres, elle désigne donc les principaux mots-clefs de la liste.

A) GROUPE 1 : NOTORIETE TEMPORELLE

Apothéose	Image	Prestige
Célébrité	Immortalité	Rayonnement
Consécration	Lustre	Renommée et
Considération	Magnifique (+)	réputation (++)
Eclat (+)	Mémorable	Slendeur
Élévation (du roi)	Merveilleux	Succès
Grandeur (++)	Opinion de moi	Superbe

B) GROUPE 2 : VALEUR ET VERTU

Admirable	Excellence	Honneur
Ambitieux	Ferme	Intrépide
Brave	Fidèle	Magnanime
Digne de louanges	Fier	Mérite (+)
Dignité (+)	Forte	Minerve
Elogieux	Galante	Orgueil
Estimable	Hardie	Valeur

peuple travaillait [et supportaient les prélèvements en nature ou en monnaie] pour nourrir ceux qui priaient et combattaient pour eux.

⁸⁷ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 479 et 480.

c) GROUPE 3 : POUVOIR

Autorité	Omniprésence	Puissance (+)
Majesté (+)	Pouvoir (+)	Souveraineté

d) GROUPE 4 : GUERRE

Conquérant	Invincible	Triomphant
Formidable	Mars	Vainqueur (+)
Foudroyant	Terrible	Victoire
Fulminant	Tonnant	

Il apparaît ainsi que les principaux mots-clefs peuvent être analysés de la façon suivante :

Dignité, éclat, magnifique, majesté, d'une part, *mérite*, d'autre part, ensemble que l'on peut considérer comme définissant le concept de *Grandeur* – ou de *Magnificence*⁸⁸ –, qualité primordiale. Louis XIV fut surnommé de son temps, non pas Louis le Glorieux, mais Louis le Grand, et, en 1687, Charles Perrault écrivit « Le siècle de Louis le Grand ».

Pouvoir et *vainqueur* (ou *victorieux*), ensemble constitutif du concept de *Puissance* – ou de *Force*.

Grandeur et Puissance, ces deux concepts accolés définissaient le Roi dans ses affaires temporelles. Ils étaient de nature à flatter tout le peuple en transcendant ses particularismes, à le fédérer autour de ce message que Louis XIV, lui-même, inscrivit dans ses *Mémoires* : rien ne doit « détourner les vues qu'on doit avoir pour la grandeur, le bien et la puissance de l'Etat »⁸⁹.

Grandeur et Puissance, cependant, sont guidées par le Mérite, et plus généralement par la Vertu :

« Tous ces grands hommes, tous ces coeurs élevés qui se sont trouvés dignes de commander à tous les peuples ont fait profession de lui [à la Vertu] être assujettis »⁹⁰.

« Je vous dirai, premièrement, que, comme le prince devrait toujours être un parfait modèle de vertu, [...] »⁹¹.

« [...] faire voir à toute la terre que vous méritez, en effet, par votre vertu, ce

⁸⁸ La magnificence était considérée comme une véritable vertu lorsqu'elle portait à accomplir de grandes œuvres, non par orgueil ou ambition, mais pour la gloire de Dieu ou la grandeur de l'Etat (TANQUERAY Adolphe, *précis de Théologie Ascétique et Mystique*, *précis_de_théologie_ascétique_et_mystique_-tanqueray.doc*. Adolphe Tanqueray (1854-1932) fut un prêtre sulpicien, docteur en théologie et en droit canon, p. 357 et 358).

⁸⁹ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 518.

⁹⁰ Ibidem, p. 29.

⁹¹ Ibidem, p. 314.

rang qui ne semble donné qu'à l'ordre de votre naissance »⁹².

Enfin, il convient de considérer que la grandeur et la puissance du Roi formaient les deux ailes de sa *renommée*, ainsi qu'il le concevait :

« La brillante image de la grandeur où il [le roi] s'est élevé se porte de toute part sur les ailes de la renommée »⁹³.

« Les princes qui se voient au-dessus de tout sont au-dessous de Dieu et de leur renommée »⁹⁴.

« Les rois, qui sont nés pour posséder tout et commander à tout, ne doivent jamais être honteux de s'assujétir à la renommée : c'est un bien qu'il faut désirer sans cesse avec plus d'avidité, et qui, lui seul, en effet, est plus capable que les autres de servir au succès de nos desseins. La réputation fait souvent, elle seule, plus que les armées les plus puissantes, tous les conquérants ont plus avancé par leur nom que par leur épée »⁹⁵.

Ainsi, l'image conceptuelle voulue par Louis XIV était composée d'un triptyque que l'on peut intituler « la Foi, la Justice et le Roi », le troisième volet représentant la grandeur et la puissance du souverain. Comment cette image, qui constituait son message « voulu » à ses contemporains et à la postérité, a-t-elle été diffusée dans le Royaume et en Europe ; en quoi, particulièrement, concerna-t-elle la galère construite à Versailles pour le Grand Canal en 1685 ?

II- DIFFUSION DU MESSAGE PORTE PAR L'IMAGE CONCEPTUELLE : LA FOI, LA JUSTICE ET LE ROI DANS SES ATTRIBUTS TEMPORELS (GRANDEUR ET PUISSANCE)

La communication d'un message, pour qu'il soit perçu et compris, s'adapte aux caractéristiques socio-culturelles des populations-cibles. Dans la France de Louis XIV – tout comme en Europe, d'une façon plus générale – le peuple était extrêmement morcelé en « un agrégat de communautés, de corps, corporations, groupes professionnels, provinces, seigneuries »⁹⁶ disposant souvent de règles de fonctionnement, de coutumes et de privilèges propres. Vingt deux classes de contribuables furent même établies en 1695 pour le paiement de l'impôt de capitation, depuis « Monseigneur le grand dauphin » jusqu'aux « soldats et manouvriers ». Le clergé représentait environ 1% de la population comptant vingt à vingt deux millions d'individus, la noblesse d'épée et de robe environ

⁹² Ibidem, p. 18.

⁹³ Ibidem, p. 17.

⁹⁴ Ibidem, p. 304.

⁹⁵ Ibidem, p. 230.

⁹⁶ PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV*, op. cité, p. 55.

2%, le tiers-état 97%. Les laboureurs et les ouvriers agricoles formaient 85% environ du peuple français, et donc dans les 12% restant du tiers-état figuraient notamment la bourgeoisie, les corporations artisanales, les ouvriers des manufactures et des arsenaux, les soldats et les domestiques. Au regard de cette estimation, il est vraisemblable que la part de la population sachant lire ne dépassait pas 5 à 10% de l'ensemble. Parmi celle-ci, moins nombreux encore étaient les gens cultivés connaissant le sens des métaphores ou la mythologie gréco-romaine qu'utilisaient volontiers les intellectuels et artistes du temps, et capables d'en décrypter le symbolisme. De ce fait, l'image royale fut déclinée par des moyens oraux, des écrits, des illustrations ou des figurations descriptives, mythologiques ou allégoriques.

L'éloignement, aussi, constituait un obstacle à la réception du message royal. 90% des Français résidaient dans les provinces, et, à partir de 1682, année de l'installation de la Cour à Versailles, la quasi-totalité d'entre eux vivait loin des parages du Roi.

Cette situation fut l'une des contraintes que Colbert dut considérer lorsqu'il fut nommé, en 1663, à la tête de la « Petite Académie »⁹⁷ chargée de « travailler à la gloire du roi », c'est-à-dire travailler à sa communication en utilisant tous les moyens de diffusion existant. Cette institution qui anima, contrôla et coordonna les conceptions et réalisations visant à la notoriété royale, fut un véritable ministère de l'Image. L'élaboration de la représentation de Louis XIV n'était pas laissée à la libre inspiration des artistes : l'iconographie le glorifiant ne fut pas confiée aux peintres, elle demeura, selon la pratique ancienne, « traditionnellement du ressort des hommes de lettres attachés au service du prince »⁹⁸. Les érudits choisis par Colbert pour constituer la Petite Académie furent « chargés d'élaborer le "sens politique" de tous les ouvrages, médailles, devises, tapisseries, grands décors réalisés pour le Roi »⁹⁹. Les mises en scène du souverain étaient d'abord conçues et décrites par les écrivains, puis mises en images ou en volumes par les peintres ou les sculpteurs. Le scénario commandait la production, le message précédait l'image. Cette méthode

⁹⁷ Elle deviendra en 1701 l'académie des Inscriptions et Belles-Lettres. A l'origine, elle fut composée de Jean Chapelain, poète, critique littéraire et conseiller culturel de Colbert, considéré alors comme étant le « régent du Parnasse » ; de Charles Perrault, écrivain, proche de Colbert pour les questions relatives aux « Bâtiments », qui fut choisi pour « tenir la plume » de la compagnie ; de l'abbé Amable de Bourzéis, érudit et théologien, membre de l'Académie française ; de l'abbé Jacques Cassagnes, prédicateur et écrivain, membre de l'Académie française. Tous étaient d'éminents latinistes, très au fait de la mythologie antique et des représentations allégoriques.

Pour l'exécution des orientations arrêtées par Colbert, Jean Chapelain, s'occupa principalement de la littérature, Le Brun de la peinture et de la sculpture, Charles et Claude Perrault de l'architecture. Seule la musique, confiée à Lully, échappa à Colbert. Il convient de mentionner aussi Louvois qui supervisa, en particulier, les statues équestres de Louis XIV érigées dans les grandes villes du Royaume.

⁹⁸ MILOVANOVIC Nicolas, *Les grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, éd. de la Réunion des Musées nationaux, Paris, 2005, p. 33.

⁹⁹ Ibidem.

permettait d'assurer, en particulier, une cohérence dans les représentations du Prince, dans le temps mais aussi quels que soient les lieux ou les supports de diffusion de la communication royale, fresques à Versailles ou décors de poupe des galères construites à Marseille. Elle incita aussi Louis XIV à mener une active politique de mécénat international, accompagnée de gratifications et de pensions¹⁰⁰, afin d'attirer au service de sa renommée les plus brillants artistes et écrivains de l'époque¹⁰¹, de sorte que la magnificence des œuvres soit, en elle-même, la manifestation saisissante des qualités royales qu'expriment ces productions. Cette politique fut appuyée par la création et le développement de conservatoires de l'excellence : les académies¹⁰².

Deux objectifs successifs s'imposaient à la « Petite Académie » pour mener à bien sa mission : traduire l'image conceptuelle du Roi en expressions physiques, écrites, sonores ou visuelles, puis diffuser cette matérialisation aux populations-cibles.

2.1 TRADUIRE L'IMAGE CONCEPTUELLE DU ROI EN EXPRESSIONS PHYSIQUES

La matérialisation du concept passe par deux étapes : en premier lieu choisir

¹⁰⁰ La liste annuelle des gratifications et pensions comptait environ quatre-vingts noms. En 1664, le coût des pensions fut de soixante-dix sept mille cinq cents livres. Le plus haut niveau des ces dépenses fut atteint en 1667 avec cent dix huit mille livres, soit 0,10% du budget annuel de l'Etat (PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV*, op. cité, p. 283).

¹⁰¹ LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, op.cité, tome 1, p. 492. Les principaux artistes qui collaborèrent à la « gloire » du Roi par les lettres et les arts furent, en architecture François Marsart (1598-1666), Louis Le Vau (1602-1670), François d'Orbay (1634-1697), Claude Perrault (1613-1688), Libéral Bruand (1635-1697), Jules Hardouin-Mansart (1646-1708) ; pour la sculpture Pierre Puget (1620-1694), François Girardon (1628-1715), Antoine Coysevox (1640-1720), Etienne Le Hongre (1628-1690), René Frémin (1672, 1744) ; pour la ciselure Pierre Ladoyreau (fin XVII^{ème} siècle-1716) ; pour la musique Jean-Baptiste Lully (1632-1687), Marc-Antoine Charpentier (1643-1704) ; pour les jardins André Le Notre (1613-1700) ; pour la peinture Charles Le Brun (1619-1690), Pierre Mignard (1612-1695), Nicolas Poussin (1594-1665), Claude Gellée dit Le Lorrain (1600-1682), Philippe de Champaigne (1602-1674), Adam-Frans van der Meulen (1632-1690) ; pour la littérature Jean-Baptiste Poquelin dit Molière (1622-1673), Pierre Corneille (1606-1684), Jean Racine (1639-1699), Blaise Pascal pour la philosophie (1623-1662), Jacques-Bénigne Bossuet (1627-1704), Jean de La Fontaine (1621-1695), Jean de La Bruyère (1645-1696), Nicolas Boileau (1636-1711), Marie de Rabutin-Chantal marquise de Sévigné (1613-1696), Paul de Gondi cardinal de Retz (1613-1679), François de La Rochefoucauld (1613-1680), Marie-Madeleine Pioche de La Vergne comtesse de La Fayette (1634-1693).

Il est frappant de constater que sur trente trois personnes citées ci-dessus qui, en grande part, façonnèrent le prestige culturel du « siècle de Louis XIV », vingt quatre (73%) décédèrent avant le début du XVIII^{ème} siècle.

¹⁰² L'Académie de Peinture devint institution royale en 1663, l'académie de France à Rome fut fondée en 1666, l'académie d'Architecture en 1671, l'académie des Sciences en 1666, l'Observatoire de Paris fut fondé en 1667-1668, l'académie d'Architecture en 1671, l'académie royale de Danse existant depuis 1662 devint académie royale de Musique en 1672, Louis XIV prit l'Académie française sous sa protection en 1672, La « Petite Académie » devint académie des Inscriptions et Belles-Lettres en 1701.

l'environnement au sein lequel se produira la représentation, puis réaliser la figuration de celle-ci.

2.1₁ QUEL ENVIRONNEMENT ?

Dans quel environnement mettre en scène la représentation royale ? Religieux, civil, militaire ? Principalement militaire comme le suggère le message exprimé par les fresques de la Galerie des glaces à Versailles, par les statues du Roi érigées dans les grandes villes du Royaume ou les peintures diffusées à travers l'Europe. L'apologie guerrière du Roi relevait d'une ancienne et permanente tradition, et sa geste militaire, ses victoires constituaient l'un des plus forts ciments de l'unité du Royaume : « Bien avant que ne se mettent en place les équipes de Colbert avec leurs canons figuratifs, existaient des modes convenues de représentation du roi, lesquelles perdurent évidemment. Le type du roi en majesté est un des plus anciens [...]. Bien plus récurrents étaient les portraits du roi en armure, représentation traditionnelle de tous les souverains, aristocrates et hommes de guerre européens depuis des siècles »¹⁰³. Joël Cornette renforce cette observation par ces mots : « Louis XIV fabriquait la matière première de la représentation de cet "absolu de la force" que la guerre, et la guerre seule, lui permettait d'incarner »¹⁰⁴.

La grandeur et la puissance du Roi, signes de la faveur divine, se nourrissaient d'abord de la guerre, d'une guerre juste, par principe, et donc acte de Justice source de la paix et de sécurité publiques voulues par Dieu, rétablies par la victoire de Son royal lieutenant.

2.1₂ QUELLE FIGURATION ?

Une fois la mise en scène choisie, la méthode de représentation ou d'évocation devait être définie : frises de symboles généralement à thèmes guerriers (faisceaux d'armes ou de drapeaux, casques, etc.) et parfois artistiques (instruments de musique, etc.), représentations au vrai, métaphores, allégories et figures mythologiques. Dans les premiers temps de son règne, Louis XIV fut volontiers assimilé à Alexandre Le Grand jusqu'au début des années 1670, à Apollon, à Jupiter triomphant, Mars, Hercule, Mercure ou Neptune. Il semblait alors que le rayonnement de l'Olympe ou du Panthéon pouvait bien atiser celui du jeune roi. Par la suite, Louis XIV se suffit à lui-même, et sa représentation au vrai cotoya les divinités antiques. En 1672, celles-ci ne furent déjà plus de la hauteur que l'on prêtait alors au souverain triomphant en Hollande dès les premiers mois de guerre :

« Toute l'Antiquité s'offre mal à propos :
Placer notre vainqueur parmi tous ces héros,

¹⁰³ SABATIER Gérard, *La gloire du roi, iconographie de Louis XIV de 1661 à 1672*, in « Histoire, économie et société », 2000, 19^{ème} année, n°4, p. 531 et 532.

¹⁰⁴ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 297.

Ce n'est pas l'élever, c'est le faire descendre ;
Et si ce que j'en dis se peut dire d'autrui,
Soit Hercule, César ou le Grand Alexandre,
L'éloge, je l'avoue, est indigne de lui »¹⁰⁵.

Dans cette seconde époque, il resta, cependant, entouré d'une Cour de personnages allégoriques (la Renommée, La Justice, des Vertus, la Victoire, etc.) et de divinités mythologiques (Mars, Jupiter, Vulcain, Hercule, Thémis déesse de la Justice) dont les attributs avaient pour seule fonction d'exalter dans le sentiment populaire le caractère et le comportement du souverain. L'influence de la Rome antique ne se limita pas à cette assistance codée, et Louis XIV fut aussi fréquemment cuirassé en *imperator* triomphant. Toutefois, le symbole le plus rémanent – et permanent – pour le représenter fut le soleil, à la fois bienfaisant et destructeur, dont furent couverts, à côté du chiffre du Roi et des armes de France, tous les biens de la Couronne.



Figure I-2.1/01 – La prise de Maestricht en juin 1673
(Joseph Parrocel – RMN-EPV/Gérard Blot)

Les représentations au vrai décrivait ou montraient le Roi dans des scènes d'actualité, des divertissements ou d'autres circonstances de la vie de la Cour, et

¹⁰⁵ ESPRIT Jacques, dit « abbé Esprit » bien qu'il ne fut jamais prêtre, *Ode pour le Roi sur ses conquêtes de Hollande*, 1672 (cité par Jean-Christian PETITFILS, *Louis XIV*, op.cité, p. 426).

surtout à l'armée en souverain héroïque et victorieux (figure I-2.1/01). Louis XIV organisait la mise en scène de ses campagnes durant lesquelles il voulait apparaître en prince justicier et foudroyant, accompagné d'un entourage fastueux – costumes et équipages –, exprimant la « surpuissance magnifique qu'il se devait d'incarner »¹⁰⁶. Le « camps du roi », immédiatement identifiable à son aspect remarquable, était luxueusement pourvu. Lors de la guerre de Dévolution (1667-1668), le marquis de Saint-Maurice notait que les tentes du souverain étaient « les plus superbes que l'on puisse voir, toutes doublées de damas ou satinade, toutes éclairées par trois ou quatre chandeliers de bois doré »¹⁰⁷. « Entouré lors de chacune de ses campagnes militaires d'historiographes (Péllisson, Boileau, Racine ...), de peintres et de graveurs (Le Brun, Joseph Parrocel, Antoine-François van der Meulen ...) »¹⁰⁸, le Roi, dans cette mise en scène et ses postures guerrières, devait leur servir d'inspiration.

2.2 DIFFUSER L'EXPRESSION DE L'IMAGE CONCEPTUELLE DU ROI

Dans le cours des années du règne de Louis XIV, les méthodes de communication évoluèrent. Jusqu'au début des années 1670, le Roi se montrait volontiers et participait en personne à des cérémonies et des spectacles publics.

A mesure que le temps passait et que croissait la renommée royale, le souverain s'éloigna de ses peuples. Il ne se déplaça plus en province que pour présider à des opérations militaires. A compter de 1673, et jusqu'en 1713, aucun lit de justice ne fut convoqué. Désormais, le charisme du Roi s'imposait de lui-même. Cette évolution atteignit son apogée après l'installation de la Cour à Versailles en 1682.

De ce fait, la propagande royale présenta deux volets : la communication ordinaire à diffusion générale des années Colbert, initiée par la « Petite Académie », dont les vecteurs ont généralement perduré tout au long du règne, et la communication élaborée pour le sanctuaire rayonnant de la promotion de l'image conceptuelle du Roi, Versailles.

2.2.1 LES VECTEURS DE DIFFUSION DE LA COMMUNICATION « ORDINAIRE »

Le premier moyen permettant de projeter efficacement l'image conceptuelle du souverain consista dans de grandes manifestations événementielles, cérémonies ou spectacles, produites dans un grand concours de peuples. Le Carrousel organisé en 1662 sur l'actuelle place qui en a conservé le nom à Paris, durant lequel Louis XIV commanda le quadrille des Romains dominant le monde, attira quinze mille personnes environ, françaises et étrangères. Jusqu'en 1670, Louis XIV participa lui-même à des représentations théâtrales et aux spectacles

¹⁰⁶ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 305.

¹⁰⁷ Ibidem, p. 307.

¹⁰⁸ Ibidem. P. 297.

de ballet de Cour créés presque chaque année avec le concours de Lully¹⁰⁹ dont l'œuvre domina la musique du siècle. L'affluence populaire était telle à ces fêtes qu'au ballet d'*Alcibiade*, produit en 1658, il fallut à trois étudiants suédois de passage à Paris près de trois heures pour accéder au spectacle. En été 1668, au *Grand Divertissement royal* de Versailles, la Reine mit une demi-heure pour gagner son fauteuil, tandis que des ministres étaient rudoyés par la foule compacte, et des ambassadeurs empêchés de rejoindre leurs places.

Au début des années 1670, le Roi décida de restreindre l'accès du public à ces spectacles, qui restèrent, cependant, – surtout les fêtes de Versailles – des vecteurs de communication influents à destination de l'aristocratie française et des Cours étrangères qui en étaient émerveillées au point que leur souvenir perdure aujourd'hui.

Louis XIV, dans ses *Mémoires*, approuve, et recommande même pour la cohésion du Royaume, ces grandes festivités populaires : « Cette société de plaisir, qui donne aux personnes de la Cour une honnête familiarité avec nous, les touche et les charme plus qu'on ne peut dire. Les peuples, d'un autre côté, se plaisent au spectacle, où, au fond, on a toujours pour but de leur plaire ; et tous nos sujets, en général, sont ravis de voir que nous aimons ce qu'ils aiment [...]. Par là, nous tenons leur esprit et leur cœur, quelquefois plus fortement, peut-être, que par les récompenses et les bienfaits ; et à l'égard des étrangers, dans un Etat qu'ils voient florissant [...] et bien réglé, ce qui se consume en ces dépenses, qui peuvent passer pour superflues, fait sur eux une impression très avantageuse de magnificence, de puissance, de richesse et de grandeur »¹¹⁰ ... Puissance et grandeur toujours. Magnificence aussi.

Outre les fêtes, les grandes manifestations nationales tout au long du règne attirèrent le peuple en masse, comme la célébration des victoires, les majestueuses cérémonies religieuses d'Etat telle la célébration d'un « Te Deum » de gratitude à l'occasion d'heureux événements civils ou militaires ou touchant à la famille royale, comme les déplacements du Roi ou l'inauguration d'un monument, par exemple la statue équestre de Louis XIV érigée en 1696 au centre de la place Louis-le-Grand, aujourd'hui place Vendôme : « La foule était énorme sur le Pont-Neuf et sur le Pont-Royal, sur les deux quais entre ces deux

¹⁰⁹ Jean-Baptiste Lully (1632-1687) fut surintendant de la musique royale après avoir été compositeur de la chambre du Roi. Il fut directeur de l'Académie royale de Musique, composa de nombreux ballets et pièces musicales. Il créa la tragédie lyrique, forme francisée de l'opéra italien, et eut une influence considérable sur les musiciens de son temps. Il fut aussi le créateur involontaire du *God save the king* : pour célébrer l'heureuse issue de l'opération de la fistule subie par Louis XIV en 1686, « madame de Brignon, supérieure de l'Ecole des demoiselles de Saint-Cyr, écrivit le poème *Grand Dieu sauve le roi*, que Lully mit en musique. [...] En 1714, Haendel, de passage à Versailles, fut émerveillé à l'écoute de ce motet. Il l'emporta en Angleterre sans en changer une seule note, et s'en attribua la paternité. En l'honneur de Georges I^{er} dont il était le compositeur officiel, il en traduisit le titre qui devint *God save the king*. C'est, depuis, l'hymne national des Anglais » (SAINT-BRIS Gonzague, *Louis XIV et le Grand Siècle*, éd. Télémaque, Paris, 2012, p. 250).

¹¹⁰ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 2, p. 568.

ponts et sur le fleuve dans des bateaux »¹¹¹. En 1677, à la fête du « Corpus Christi », des tapisseries des Gobelins furent déployées tout au long du cortège de la procession. Elles « associaient la gloire du Roi à celle de Dieu »¹¹².

Les vecteurs de la communication royale diffusaient très largement son message, malgré les distances et les différences socio-culturelles, par les principaux relais d'information et d'opinion que constituaient le clergé, l'administration royale dont le renforcement se poursuivait tout au long du règne, et les nombreux réseaux de clientèles qui connectaient les strates les plus modestes du peuple à l'aristocratie bourgeoise ou nobiliaire. La diffusion directe était portée par des relations imprimées¹¹³ et par les médias de l'époque :

A) JOURNAUX

Des journaux diffusaient des relations décrivant les « actualités » du Royaume, et des descriptions de la vie et des palais royaux, principalement le *Mercure galant*¹¹⁴ ou *La Gazette*¹¹⁵, « organes officieux chargés de faire connaître et de défendre la politique de l'Etat royal, [...] pour atteindre le cercle des notables et des officiers des principales villes du royaume [...]. La Gazette [...] remporta un vif succès tant à Paris que dans les grandes villes du royaume »¹¹⁶. Ces publications touchaient principalement les membres de l'aristocratie de robe et d'épée, et des membres du clergé, c'est-à-dire un milieu limité mais influent : « Il s'agissait de ceux qui constituaient l'embryon d'une opinion publique, s'identifiant dans une grande mesure aux cadres dirigeants de la cité, des relais essentiels entre le pouvoir central et le pouvoir local »¹¹⁷. Les plus forts tirages étaient obtenus sur les numéros relatant des campagnes militaires du Roi¹¹⁸. Dans un autre domaine, Louis XIV subventionna, dès 1665, le *Journal des*

¹¹¹ SOURCHES Louis-François (Bouchet de), *Mémoires du marquis de Sourches sur le règne de Louis XIV*, publié par le comte G.-J. de Cosnac et Arthur Bertrand, Hachette, Paris, 1882-1913, volume VI, p. 178.

¹¹² BURKE Peter, *The fabrication of Louis XIV*, Yale university press, New Haven-Londres, 1992, p. 154.

¹¹³ André Félibien (1619-1695), par exemple, publia des descriptions du château de Versailles et des fêtes royales.

¹¹⁴ Fondé en 1672 par Jean Donneau de Visé, ce journal périodique mensuel constituait un organe d'informations générales qui publiait aussi des poèmes et des anecdotes. Il fut suivi, en 1724, par le « Mercure de France ». C'est aujourd'hui une société d'édition.

¹¹⁵ Fondé en 1631 par Théophraste Renaudot, ce journal périodique hebdomadaire avait pour principal objet de fournir à ses lecteurs des nouvelles provenant de la Cour et de l'étranger, notamment dans les domaines politiques et diplomatiques. Il devint « Gazette de France » en 1762, et disparut en 1915.

¹¹⁶ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op.cité, p. 325 et 326.

¹¹⁷ Ibidem, p. 326.

¹¹⁸ Ibidem. Les tirages variaient entre trois mille quatre cents et quatre mille huit cents exemplaires.

*savants*¹¹⁹.

Les almanachs aussi contribuaient à vulgariser l'image royale¹²⁰, plus populaires, apportant à leurs lecteurs un grand nombre d'informations générales et pratiques, illustrées de scènes représentant les hauts faits du règne dans lesquels le souverain était figuré en vainqueur.

L'impact de ces circuits de diffusion se trouvait, de surcroît, amplifié par la pratique de lectures publiques, par la circulation de crieurs et les échanges lors des foires qui propageaient les « actualités », les rumeurs du temps et les messages royaux.

B) ESTAMPES ET GRAVURES

Les estampes et gravures participaient à cette diffusion, vendues à l'étal des libraires-imprimeurs, et par des colporteurs dans les villes et aux carrefours des grandes routes. La Bibliothèque nationale abrite environ sept cents gravures différentes ayant Louis XIV pour sujet.

C) NUMISMATIQUE

La numismatique accompagna tous les grands événements du règne, les médailles en particulier présentant à l'avvers le profil du Roi, et au revers la représentation des faits célébrés (figures I-2.2/01 à 05).



Figures I-2.2/01 et 02 – Réforme de la Justice, 1667 (jeton), et
« Rétablissement de la discipline militaire », 1665 (médaille)
(Collection particulière et BNF)

Tous les secteurs de la vie du Royaume, et toutes les facettes de l'image du souverain furent concernés. Ces objets étaient largement diffusés dans le

¹¹⁹ Ce journal, créé en 1665 par Denis de La Salle, conseiller au Parlement, fut le premier périodique littéraire et scientifique d'Europe. Il paraît toujours aujourd'hui.

¹²⁰ Le tirage de chaque almanach – parution annuelle – pouvait atteindre environ deux mille exemplaires (SABATIER Gérard, *La gloire du roi. Iconographie de Louis XIV de 1661 à 1672*, op. cité, p. 536).

Royaume, distribués aux ambassadeurs et aux hôtes éminents de passage à la Cour. Jusqu'en 1683, trente sept médailles différentes furent frappées, trois cents entre 1697 et 1701¹²¹.



Figure I-2.2/03 – Edit de Fontainebleau, 1685 (médaille)
(SHPF)



Figures I-2.2/04 et 05 – « L'empire de la mer Méditerranéenne assurée à la France par quarante galères », 1688 (médaille), et
« La Marine florissante », 1693 (médaille)
(Collection particulière)

En 1672, la ville de Paris ayant passé commande au graveur Mauger d'une médaille dédiée au Roi, demanda à l'artisan de ne plus utiliser l'inscription habituelle pour désigner le souverain, « LVD. XIV. FRAN. ET. NAV. » (Louis XIV roi de France et de Navarre) mais « LVD. MAGNUS. REX. CHRISTIANISSIMUS » (Louis le Grand roi très chrétien)¹²².

D) TABLEAUX ET FRESQUES

Les tableaux et les fresques étaient principalement destinés à l'entourage du Roi, et aux dignitaires reçus à la Cour, Français et représentants des puissances étrangères, élite cultivée capable de traduire le langage des allégories dans

¹²¹ SABATIER Gérard, *La gloire du roi. Iconographie de Louis XIV de 1661 à 1672*, op. cité, p. 550.

¹²² Ibidem, p. 560.

l'exaltation iconographique de la majesté royale. La guerre, toujours, sur terre et sur mer, et les grands événements que Louis XIV considéra comme représentatifs de son règne constituèrent l'essentiel de cette production publicitaire d'un niveau artistique exceptionnel, élevée à son apogée à Versailles où elle exhale une atmosphère de grande majesté.

E) MONUMENTS

La victoire n'était pas le seul moyen de faire sonner les trompettes de la Renommée, postulat que Colbert écrivit à Louis XIV : « Votre Majesté sait qu'à



Figure I-2.2/06 – Fronton de l'hôtel national des Invalides : Louis XIV entouré de la Justice et de la Prudence

(Cliché Patrice Grimald)

défait des actions éclatantes de la guerre, rien ne marque davantage la grandeur et l'esprit des princes que les bâtiments ; et toute la postérité les mesure à l'aune de ces superbes maisons qu'ils ont élevées pendant leur vie »¹²³. Louis XIV fut un roi bâtisseur d'ensembles architecturaux, d'aménagements urbains et d'équipements publics (ports, arsenaux, ponts, etc.), et pas seulement à Versailles, à Paris aussi et dans les provinces¹²⁴.

Ces constructions portaient, toutes, l'empreinte, gravée dans la pierre, de l'image conceptuelle du Roi, et concouraient à sa renommée. Le fronton

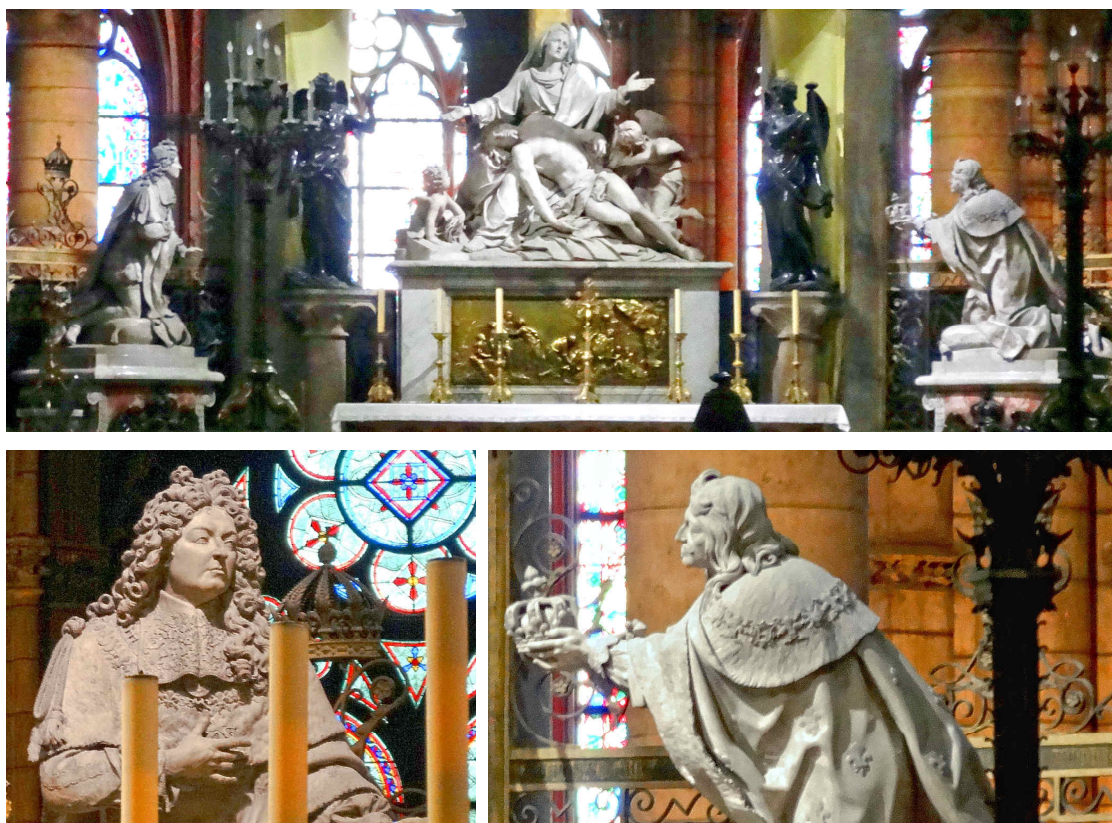
¹²³ COLBERT Jean-Baptiste, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, volume 2, partie 1, Imprimerie impériale, Paris 1863, p. 211.

¹²⁴ Principaux aménagements et constructions sous Louis XIV, outre Versailles, l'hôpital de La Salpêtrière (1656-1684), le collège des quatre-saisons actuel Institut de France (1662-1688), les jardins des Tuileries redessinés par Le Nôtre (1664), l'Observatoire de Paris (1667-1668), la colonnade du Louvre (1667-1674), l'hôtel royal des Invalides (1670), l'arc de triomphe de la porte Saint-Denis (1672), celui de la porte Saint-Martin (1674), le Pont-Royal (1685-1689), la place Louis-le-Grand actuelle place Vendôme (1685-1699), la place des Victoires (1686) ; plusieurs places à Lyon, Montpellier, Dijon (1713-1720) ; des chantiers de rénovation au Louvre, à Saint-Germain, Vincennes, Chambord.

dominant l'entrée de la cour d'honneur de l'hôtel royal des Invalides, dédié aux vétérans blessés au combat, expose le Roi entouré de la Justice et de la Prudence (figure I-2.2/06).

F) STATUES ET BUSTES

De nombreuses statues, à Paris et en province¹²⁵, « participaient elles aussi à l'imaginaire de gloire de l'Etat royal »¹²⁶. Au début du XVIII^{ème} siècle, fut



Figures I-2.2/07 à 09 – Louis XIV (à gauche) et Louis XIII (à droite) dans le chœur de Notre-Dame de Paris
(Clichés Patrice Grimald)

installée dans le chœur de Notre-Dame de Paris une statue de Louis XIV faisant face à celle de son père Louis XIII, tous deux agenouillés de part et d'autre d'une piéta¹²⁷, ce dernier lui offrant la couronne de France en signe de consécration du Royaume à la Vierge (figures I-2.2/07 à 09).

¹²⁵ Exemples de statues de Louis XIV érigées dans le Royaume : à Paris dans la cour de l'hôtel de ville en 1654, place des Victoires 1685 (décision), au Havre 1684, à Besançon 1685, à Caen 1685, à Grenoble 1685, à Nantes puis à Rennes 1685, à Toulouse 1685, à Lille 1685, à Montpellier 1685, à Aix-en-Provence 1685, à Marseille 1685, à Lyon 1686, à Dijon 1686, à Poitiers 1687, à Pau 1688-1697 (CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p.321.). Un buste de Louis XIV sculpté par le Bernin en 1665 est exposé au château de Versailles.

¹²⁶ CORNETTE Joël, *Le roi de gloire*, op. cité, p. 317.

¹²⁷ Sculptée par Nicolas Coustou (1658-1733). La consécration du royaume de France à la Vierge Marie fut célébrée en 1638.

Sur le même site, le Roi était parrain du bourdon de la cathédrale, baptisé l'*Emmanuel*.

Sur la plupart des statues le représentant, datant généralement de la seconde partie de son règne, le Roi est costumé en Romain, « image d'un roi guerrier et triomphant, paradant et serein, cuirassé à l'antique, lauré et perruqué, le glaive au côté, tenant dans sa main droite un sceptre ou un baton de commandement [...]. Cette représentation spectaculaire de la toute puissance d'une autorité à la fois souveraine et victorieuse s'inscrivait au cœur des villes au moment même où la monarchie s'était sédentarisée à Versailles en mai 1682 [...]. D'une certaine façon, donc, les statues [et les autres représentations] monumentales du monarque en majesté [...] se substituaient à la présence physique du roi pour imposer aux yeux de tous la surpuissance d'un pouvoir que nul ne pouvait ni ne devait contester »¹²⁸.

Ce principe s'appliqua de façon rigoureusement identique – quant à sa cause et à ses effets – aux bâtiments de guerre de la flotte royale.

g) LES NAVIRES DE LA FLOTTE VECTEURS DE LA COMMUNICATION ROYALE

A l'armée, jusqu'en 1693 du moins, Louis XIV était présent lorsque celle-ci se trouvait en opérations, présence fastueuse – par lui-même, par son entourage humain et son environnement matériel – et réputée décisive dans les combats. Selon l'image conceptuelle du Roi, la victoire procédait du souverain et de lui seul. Or, le souverain ne se rendit qu'exceptionnellement à bord d'un navire de guerre, jamais sur une galère, et jamais durant une bataille. Louis XIV, lui-même, écrivit dans ses *Mémoires* : « [...] je considérais que le bien de l'Etat ne permettant pas qu'un roi s'expose aux caprices de la mer [...] »¹²⁹. En conséquence de quoi « l'imaginaire de la force, la théâtralisation de la puissance [...] incarnée par le prince furent pour le roi, et bien avant la décision [de son retrait des armées à 55 ans du fait de contraintes de santé] du printemps 1693, un substitut à sa présence physique sur les lieux des combats. Ils furent aussi un moyen d'identifier l'autorité à l'éclat de sa représentation par une imagerie politique capable de donner de l'apparence, de la consistance, à quelque chose d'invisible ou d'inexistant »¹³⁰.

Ce que dit très justement ici Joël Cornette pour l'armée de terre dans la situation prévalant à partir de 1693, a toujours été l'exacte réalité pour la Marine, notamment pour les galères sur lesquelles le Roi ne s'est jamais montré.

Le faste des ornements décorant de façon magnifique les navires constituait d'abord un instrument de communication active, un substitut essentiel de l'incarnation royale de la Victoire, et non un luxe vaniteux. L'imagerie politique, évoquée par Joël Cornette, transposée aux navires de guerre, ce fut leur splendeur, leur majesté qui personnifiait par substitution le roi absent des

¹²⁸ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 322.

¹²⁹ LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction de dauphin*, op. cité, tome 1, p. 105.

¹³⁰ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 246.

opérations navales.

Un soin extraordinaire était porté à la conception et à la réalisation des ornements des navires, vecteurs éminents de l'image conceptuelle du Roi mise en scène dans son *imperium* le plus auguste : celui de la conduite de la guerre. La majesté de l'apparence, les allégories descriptives, les sculptures évocatrices omniprésentes, les devises triomphantes, les armes royales, tout l'ensemble concourait à projeter la grandeur et la puissance du Roi-Soleil. Cette diplomatie de l'image, instrument de suggestion et d'influence, conservait toujours son efficacité au XVIII^{ème} siècle : lorsque Frédéric II de Prusse rompit en 1745 ses engagements envers la France durant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), Voltaire, qui s'en était entretenu avec lui à Aix-la-Chapelle, écrivit à son retour en France au cardinal de Fleury, premier ministre de Louis XV, « il est aisé de juger que s'il nous eu cru plus puissant, il nous eu été plus fidèle »¹³¹ ... la force de l'évocation peut valoir une armée.

Sur les galères, cette réalité était portée à son paroxysme car l'une de leurs missions majeures consistait à porter l'image du roi de France vers les autres puissances navales méditerranéennes. En effet, Louis XIV privilégiait sur la guerre une diplomatie de rayonnement apte à nouer des alliances de circonstance, à favoriser des unions dynastiques, à soutenir les opposants de ses ennemis. Il préférait s'imposer par la dissuasion, vaincre par le prestige, par la notoriété et l'image, par la somptuosité impressionnante de ses navires de guerre, plutôt que par leur force combattante. C'est pourquoi il attachait tant d'importance aux signes extérieurs de puissance. Ce rôle confié aux galères, à la fois diplomatique et de renseignement, nécessitait aussi des équipages d'aspect prestigieux et des officiers de qualité rompus au meilleur savoir-vivre du Grand Siècle. Nicolas Arnoul, intendant général des galères, écrivit en 1669 pour les décrire : « La galère est un char de triomphe. [...] Il n'y a rien qui sent tant son souverain que ces bastimens »¹³².

La galère avait, en outre, ceci de particulier qu'instrument de grandeur et de puissance souveraines, elle constituait aussi un instrument de châtiment à l'encontre des criminels du Royaume, les ennemis du Roi, et un instrument de combat contre les Barbaresques et autres infidèles ennemis de Dieu¹³³ ... on y servait la Foi, la Justice et le Roi. Elle portait en elle-même l'intégralité de la représentation conceptuelle de l'image du Roi-Soleil.

Il va de soi qu'elle avait sa place à Versailles.

2.2.2 VERSAILLES

A partir de 1662, de gigantesques travaux furent entrepris pour la

¹³¹ POMEAU René, *Voltaire en son temps*, tome 1, Fayard, Paris, 1985-1995, p. 409.

¹³² Cité dans ZYSBERG André, *Les galères sous le règne de Louis XIV*, in « Les marines de guerre européennes, XVII^{ème}-XVIII^{ème} siècles », Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 418.

¹³³ Ces points seront développés dans la Partie II de la présente étude.

transformation du petit château de Louis XIII, mais ce n'est qu'en 1669 que son successeur arrêta un vaste programme d'aménagement du domaine royal de Versailles. Il n'eut rien de définitif et subit de nombreuses retouches au fil des ans, mais il contenait dès l'origine le concept essentiel du projet : l'interpénétration indissociable du château, des jardins et du Grand Canal. Ce sont trois scènes consubstantielles sur lesquelles triomphera le « siècle de Louis XIV ». Car du vivant du Roi-Soleil, l'Europe parlait déjà ainsi de l'époque où il portait le prestige de la France à son apogée, comme la Grèce au « siècle de Périclès » ou Rome au « siècle d'Auguste ». Dans l'esprit des contemporains, Versailles évoquera bientôt une « nouvelle Rome », titre seulement porté auparavant par Constantinople sous l'empereur Constantin au IV^{ème} siècle, et, au IX^{ème} siècle, par Aix-la-Chapelle sous Charlemagne.

En 1668, le Roi avait abandonné son idée initiale consistant à faire de Versailles un domaine d'agrément, et décidé de transformer la petite seigneurie marécageuse en phare de la Chrétienté. Il s'agit alors d'aménager cet épiscopat de l'autorité monarchique pour installer la résidence du souverain et de sa famille, accueillir la Cour, organiser les espaces nécessaires à l'exercice du pouvoir, et bâtir l'écrin de sa renommée royale. Deux ans après l'installation de la Cour à Versailles, en 1684, vingt deux mille ouvriers et six mille chevaux travaillaient encore à son édification¹³⁴.

Tout, dans la pierre, les marbres, les stucs et les ors, les tableaux et les miroirs, les fresques, les sculptures, les fontaines et les parterres, les perspectives, tout dans la trilogie du Domaine – château, jardins et Grand Canal – fut conçu et réalisé par les talents les plus brillants de l'époque pour exhaler l'image conceptuelle du Roi-Soleil.

Le château rayonne à partir de deux pôles essentiels : la chapelle royale, son centre spirituel, et les espaces d'apparat du château, notamment la Galerie des glaces, sanctuaire temporel de promotion royale, exactement situé dans l'alignement des jardins et du Grand Canal, et la salle du trône

A) L'IMAGE SPIRITUELLE DE LA FOI OU DE LA PIÉTÉ, ET DE LA JUSTICE

Le Roi Très-Chrétien accomplissait scrupuleusement les devoirs religieux émanant de son sacre. Le *Mercure galant* publiait régulièrement le récit des cérémonies qui rythmaient à Versailles l'année liturgique, que les almanachs complétaient par des illustrations.

L'assimilation du souverain à saint Louis, apparu sous Henri IV, prit alors de la vigueur et se diffusa en province. Tous les jours, à dix heures, le Roi se rendait à la chapelle pour participer à la messe, et toute la Cour l'accompagnait, ce qui permet de constater que « Louis XIV, en choisissant d'éloigner la Cour de Paris, donne indirectement à sa dévotion un caractère plus solennel. La religion

¹³⁴ Le coût total de l'édification et le l'aménagement de Versailles s'éleva à quatre-vingt deux millions de livres, ce qui, sur les quarante années qu'ont duré les travaux, représente en moyenne annuelle environ 2% du budget de l'Etat (MILOVANOVIC Nicolas, *Louis XIV, la passion de la gloire*, op. cité, p. 25).

fait désormais partie intégrante du cérémonial de Cour »¹³⁵.



Figure I-2.2/10 – Louis XIV en prière dans la chapelle de Versailles (1682)
(Anonyme, heures de Louis le Grand (1693) – BNF ms lat. 9477)

Il faut souligner aussi que « de 1683 à 1715, les affaires religieuses prennent dans l'histoire du règne de Louis XIV une place très grande, malgré tant d'événements graves qui se passent alors dans la guerre et dans la diplomatie, dans les finances et dans la vie économique du pays. Durant ces trente deux années, la religion cesse rarement d'être à l'ordre du jour du Conseil ; elle ne cesse jamais d'être présente à l'esprit du Roi. [...] le roi de France doit se remplir, dit formellement d'Aguesseau¹³⁶ dans un réquisitoire du 14 août 1699, de "ce double esprit qui forme les grands rois et les grands évêques" ; il doit être "roi et prêtre tout ensemble". Louis XIV ne manque pas, dans les préambules des édits, d'affirmer ces maximes »¹³⁷.

Dominant le bâtiment de la chapelle, vingt huit statues furent disposées sur sa balustrade extérieure. Vingt cinq d'entre elles représentent les Evangélistes, les

¹³⁵ ALQUIER Eléonore, *La religion du roi, lieux et expression de la dévotion de la Cour de Louis XIV (1643-1682)*, Ecole des Chartes, thèses, p.8 (<http://theses.enc.sorbonne.fr/2009/alquier>).

¹³⁶ Henri-François d'Aguesseau (1668-1751) fut, sous Louis XIV, avocat du roi au parquet du Chatelet (1689), avocat général au Parlement de Paris (1691), procureur général au Parlement de Paris (1700).

¹³⁷ LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, op. cité, tome 2, p. 515 et 517.

Apôtres et les pères de l'Eglise. Parmi les trois autres, l'une symbolise la Foi, une autre la Justice, connexe à la Charité dont la statue la côtoie.

B) L'IMAGE TEMPORELLE DU ROI ACCOMPAGNEE PAR LA FOI ET LA JUSTICE

« Le château de Versailles, dont le pivot est la galerie des glaces, peut apparaître dans une grande mesure comme un temple dédié au culte d'un roi de guerre »¹³⁸. Certes, mais pas seulement.

Maître de la guerre et de la paix, Louis XIV était aussi le maître du quotidien dont il pétrissait le temps au rythme des événements qu'il décidait. La Galerie des Glaces, et particulièrement les fresques de sa voute en présentent une mise en scène qui fit l'objet de la plus grande attention du Roi. Elles traitent, pour moitié d'entre elles, du développement de la puissance – ou force – militaire de la France – en 1672 « Le Roi arme sur terre et sur mer » –, de guerres glorieuses et de paix concédées, entre 1661 et 1684. Elles illustrent aussi les événements civils considérés comme majeurs par Louis XIV durant la même période :

- ♦ « Le Roi gouverne par lui-même » (1661)
- ♦ « Soulagement du peuple durant la famine » (1662)
- ♦ « La fureur des duels arrêtée » (1662)
- ♦ « L'ordre rétabli dans les finances » (1662)
- ♦ « Protection accordée aux Beaux-Arts » (1663)
- ♦ « Rétablissement de la navigation » (1663)
- ♦ « Réformation de la justice » (1667)
- ♦ « Etablissement de l'hôtel royal des Invalides » (1674)
- ♦ « Ambassades envoyées des extrémités de la terre »
- ♦ « Sûreté de la ville de Paris »
- ♦ « Jonction des deux mers »

L'illustration choisie par le Roi pour marquer le centre de la voute se rapporte à l'événement intitulé « Le Roi gouverne par lui-même ».

A l'exclusion de quelques représentations de vices imputables aux ennemis du Roi, la totalité des tableaux traitent de la grandeur – ou magnificence – et de la puissance de Louis XIV.

Dans cet ensemble, apparaissent aussi dix allégories de la Justice dans des tableaux, cités ci-dessous, qui illustrent les variations déclinées autour de ce thème par le souverain dans ses affaires temporelles :

- ♦ Le Roi gouverne par lui-même – 1661 (deux allégories de la Justice, dont une représentant spécifiquement la Justice punitive figurée par le faisceau d'armes)
- ♦ Résolution prise de faire la guerre aux Hollandais - 1671
- ♦ La fureur des duels arrêtée – 1662
- ♦ La prééminence de la France reconnue par l'Espagne – 1662

¹³⁸ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 13.

- ♦ L'ordre rétabli dans les finances – 1662
- ♦ Réformation de la justice – 1667. Cette fresque célèbre la réorganisation du système judiciaire du Royaume effectuée par l'ordonnance de 1667 traitant de la procédure civile, qui sera suivie en 1670 par une seconde relative à la justice criminelle.
- ♦ La guerre contre l'Espagne pour les droits de la Reine – 1667
- ♦ Sûreté de la ville de Paris
- ♦ L'Europe chrétienne en paix

De même, dix allégories évoquent la Foi, ou la Piété, et son entourage :

Représentations	Intitulé de la fresque correspondante
♦ Force de l'âme et du corps	Prééminence de la France reconnue par l'Espagne – 1662
♦ Bonté d'âme ou magnanimité	Réparation de l'attentat des Corses – 1664
♦ Religion	Bellone en fureur (déesse de la guerre, ou, plutôt, des méfaits de la guerre)
♦ L'hérésie vaincue	La France donne la paix à l'Europe
	Acquisition de Dunkerque – 1662
	La France donne la paix à l'Europe
♦ La piété	Soulagement du peuple pendant la famine – 1662
	Acquisition de Dunkerque – 1662
	Etablissement de l'hôtel royal des Invalides – 1674
	L'Europe chrétienne en paix

La Galerie des Glaces n'était pas le seul lieu de Versailles proclamant les vertus du Roi. Les Grands Appartements constituaient l'autre espace d'apparat du château, décorés entre 1671 et 1680. Ils participèrent aussi à la communication institutionnelle du règne : « S'il a une composante colbertienne indéniable, le programme [iconographique] des Grands Appartements est d'abord centré sur la personne du souverain, et constitue en ce sens un portrait du roi [...]. L'ensemble du décor peut être considéré comme un traité du bon gouvernement par l'image et par l'exemple »¹³⁹ : les principaux sujets y sont représentés, commerce, diplomatie, guerre et paix, arts, lettres et sciences. Tout particulièrement, le salon de Jupiter met en exergue les allégories des grandes vertus du gouvernement royal : la Piété et la Justice. Le salon de Mars illustre la puissance du souverain. Le salon d'Apollon, dédié au dieu du soleil métaphore de Louis XIV, fut la chambre du Roi de 1673 jusqu'à l'installation définitive de la Cour à Versailles en 1682, puis salle du trône¹⁴⁰, épicentre de la souveraineté

¹³⁹ MILOVANOVIC Nicolas, *Les Grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, éd. de la Réunion des Musées nationaux, Paris, 2005, p. 42.

¹⁴⁰ Pour les audiences de solennité extra-ordinaire, le trône était transporté dans la Galerie des Glaces.

royale, fonction qui lui conférait donc une force symbolique majeure à l'époque de la conception et de la construction de la réale du Grand Canal (20 novembre 1685). Fin 1682, le *Mercure Galant* décrivait ainsi le trône : « Quatre enfants portant des corbeilles de fleurs soutiennent le siège et le dossier, qui sont garnis de velours cramoisi, avec une campane¹⁴¹ d'or en relief. Sur le haut du cintre que forme le dossier, Apollon est en pied, ayant une couronne de lauriers sur la tête, et tenant sa lyre. La Justice et la Force sont assises sur les deux tournants »¹⁴². Une autre description, quasiment identique, en fut publiée par ce journal fin 1686¹⁴³. Sur le plafond, deux vertus sont incarnées à côté du char du dieu. L'une « est couronnée et tient un plan d'architecture¹⁴⁴ » pour montrer que cette vertu, victorieuse des années, ne se propose que des sujets

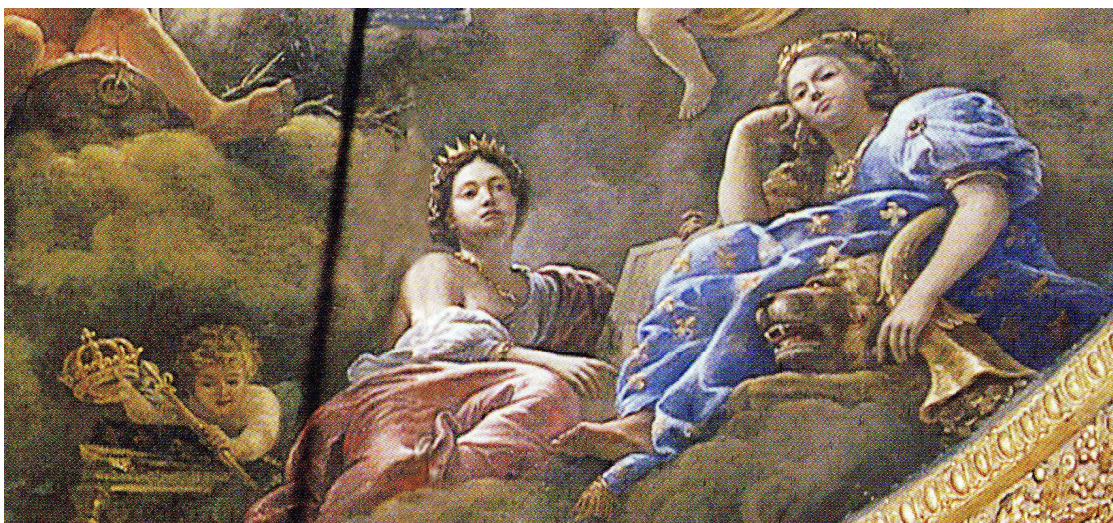


Figure I-2.2/11 – La Magnificence (à gauche) et la Magnanimité (à droite) représentées sur le plafond du salon d'Apollon (salle du trône) au château de Versailles.
(Charles de La Fosse – RMN-EPV, Gérard Blot et Hervé Lewandowski)

illustres, et qu'un de ses effets principaux c'est de bâtir des temples et des palais, qui sont des ouvrages par le moyen desquels les plus grands princes rendent à la postérité leur nom ou leur mémoire célèbre¹⁴⁵ »¹⁴⁶. L'autre vertu est représentée avec une corne d'abondance dont le contenu se déverse alentour « pour montrer que les richesses sont justement dues à ceux qui en usent noblement »¹⁴⁷, et accompagnée d'un lion [elle peut aussi être figurée assise sur un lion] car « c'est pour ce que [parce que] le lion, Roy des animaux, est un

¹⁴¹ Crépine (ouvrage de passementerie travaillée à jours par le haut, et pendant en grands filets ou franges par le bas) de soie, d'or, d'argent filé, etc., avec de petits ornements en forme de cloche.

¹⁴² *Mercure Galant*, décembre 1682, p. 13 et 14.

¹⁴³ Ibidem, novembre 1686, 2^{ème} partie, p. 280 et 281.

¹⁴⁴ L'architecture – ou la sculpture – peut aussi avoir l'équerre pour attribut.

¹⁴⁵ BAUDOUIN Jean, *Iconologie* [...] (tirée de l'*Iconologia* de Cesare RIPA), volume II, Paris, 1643, p. 133.

¹⁴⁶ MILOVANOVIC Nicolas, *Les Grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, op. cité, p. 134.

¹⁴⁷ BAUDOUIN Jean, *Iconologie* [...] (tirée de l'*Iconologia* de Cesare RIPA), op. cité, p. 133.

symbole de cette vertu qui est reine aussi de toutes les autres »¹⁴⁸. Ces deux « sujets illustrent les deux qualités principales que doit avoir le souverain : [respectivement] la Magnificence et la Magnanimité (figure I-2.2/11). Ce sont les deux vertus qui sont traditionnellement associées au Roi. Elles ont été représentées à de nombreuses reprises dans de grands décors »¹⁴⁹. Rappelons que la Magnificence était considérée comme une véritable vertu lorsqu'elle portait à accomplir de grandes œuvres, non par orgueil ou ambition, mais pour la gloire de Dieu ou la grandeur de l'État¹⁵⁰. Elle évoque ici, en particulier, la fondation du port de Rochefort en 1666¹⁵¹. Sur le plafond de la salle du trône, « la Magnanimité porte une robe bleue à fleurs de lis d'or, ce qui marque sa nature toute royale »¹⁵², sa primauté sur toute autre valeur dans la hiérarchie des vertus royales.

Piété ou Foi, Justice, Force ou Puissance, Magnificence ou Grandeur, et surtout Magnanimité composent l'essentiel du message délivré par les Grands Appartements, identique, à quelques nuances près, à celui exprimé par la Galerie des Glaces, identique à celui que formulaient les allégories décorant la réale de Versailles construite en 1685.

Les salles d'apparat du château de Versailles constituèrent le cadre privilégié de grandes célébrations à Versailles. Ce site exceptionnel, la splendeur et la symbolique solennelle des lieux fascinaient les dignitaires français et les Cours étrangères. Les miroirs de la Grande Galerie reflétaient ces réceptions et ces fêtes sur le fond des jardins et du Grand Canal vers lesquels ouvraient les hautes fenêtres qui leur font face. Ils constituaient les extensions naturelles du château vers un peuple de statues et de fontaines, vers un règne de fleurs, de verdure et d'eau, jusqu'à l'infini : « Il n'est pas de plus noble spectacle que celui qui s'offre du balcon de la Grande galerie, ouvert sur les bassins du Parterre d'eau. C'est la vue royale par excellence, celle qui suffirait à donner en quelques minutes une idée nette de la création de Louis XIV »¹⁵³.

Depuis les grandes baies de la Galerie des Glaces chacun pouvait ainsi admirer la Marine de Versailles, car, si les unités de cavalerie, d'infanterie et d'artillerie stationnées autour du château en grand appareil incarnaient les armes terrestres du Roi, leur correspondant naval, la Marine de guerre concourait éminemment

¹⁴⁸ Ibidem.

¹⁴⁹ MILOVANOVIC Nicolas, *Les Grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, op. cité, p. 43.

¹⁵⁰ TANQUERAY Adolphe, *précis de Théologie Ascétique et Mystique*, *précis_de_théologie_ascétique_et_mystique_-tanqueray.doc*. Adolphe Tanqueray (1854-1932) fut un prêtre sulpicien, docteur en théologie et en droit canon, p. 357 et 358.

¹⁵¹ FELIBIEN Jean-François, *Description sommaire du chasteau de Versailles*, Paris, 1703, cité dans MILOVANOVIC Nicolas, *Les Grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, op. cité, p. 196.

¹⁵² MILOVANOVIC Nicolas, *Les Grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, op. cité, p. 43.

¹⁵³ NOLHAC (de) Pierre, conservateur du château de Versailles de 1892 à 1920, cité dans « *Versailles* » de Pierre-Jean Rémy, éd. Gründ, Paris, 2008, p. 33

aussi à la représentation de l'image conceptuelle du souverain au sein même de son sanctuaire. Présente dès la mise en eau du Grand Canal, celui-ci fut bientôt agrandi et approfondi pour permettre une extension spectaculaire de la Flottille de Versailles où se signalait, par son élégance et sa somptuosité, la galère réale construite en 1685 – commandée quelques mois seulement après l'inauguration de la Galerie des glaces (1684) –, majestueuse ambassadrice des galères de la flotte sur laquelle se reflétait l'image resplendissante du Roi-Soleil à son zénith. A sa poupe, parmi le foisonnement du décor fastueux, figuraient¹⁵⁴ les allégories de la Foi et de la Justice, sur tribord, de la Force ou Puissance, et probablement de la Grandeur ou Magnificence, sur babord. Sur son couronnement, une allégorie qui semble représenter la Magnanimité symbolisait la quintessence des vertus royales que célèbre une Renommée volant au-dessus d'elle. Cette étroite correspondance entre l'image royale rayonnant du château et celle portée par ce navire sera développée dans les paragraphes portant sur les décors habillant la réale dans la partie III relative à la « Reconstitution des caractéristiques générales de la réale de Versailles ».



Figure I-2.2/12 – Louis XIV traversant le Rhin, couronné par la Victoire
(Michel II Corneille – RMN-EPV/Gérard Blot)

III- LE GRAND CANAL ET SA FLOTTILLE ROYALE

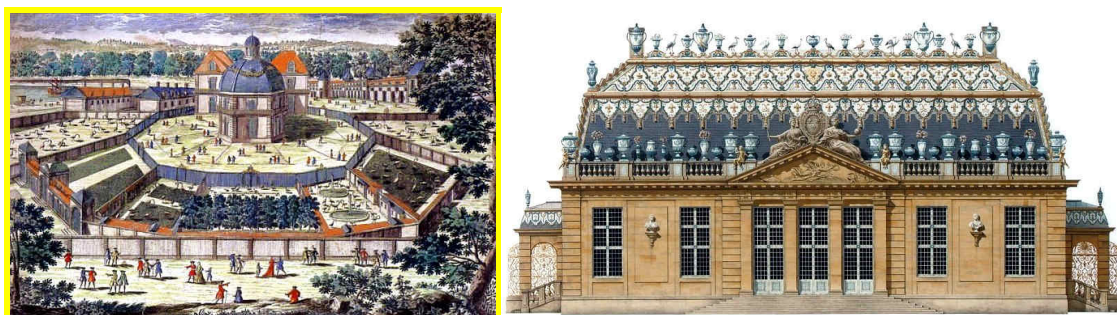
Le Grand Canal, le plus grand d'Europe, ouvre sur le ciel la perspective monumentale des jardins. Il formait – et forme toujours – un plan d'eau de vingt trois hectares, creusé sur 1 675 mètres de long (858 toises) et 62,4 mètres de

¹⁵⁴ Ces points seront développés dans la Partie III de la présente étude.

large (32 toises) pour l'axe principal au-delà du bassin d'Apollon, 1 073 mètres de long (550 toises) et 78 mètres de large (40 toises) pour le bras perpendiculaire ; sa profondeur – minimale non envasée – était de 1,95 mètre (6 pieds)¹⁵⁵.

La Cour appréciait beaucoup les mini-croisières qui les conduisaient du bassin d'Apollon à la Ménagerie¹⁵⁶ (figure I-3.0/01) ou au Trianon de porcelaine¹⁵⁷ (figure I-3.0/02) où des collations, très appréciées par le Roi, lui étaient servies.

A l'extrémité de la branche principale, la construction d'un belvédère avait été envisagée (figure I-3.0/03) dont le projet fut dessiné par Le Brun. Cet édifice, qui aurait pu compléter la série des escales nautiques sur le Canal, ne fut jamais réalisé.



Figures I-3.0/01 et 02 – La Ménagerie et un pavillon du Trianon de porcelaine
(<http://fr.wikipedia.org>)

Les travaux de percement du Grand Canal (figure I-3.0/04) furent effectués en trois phases : la première débuta fin 1667, mais, dès l'automne 1668, un premier allongement de huit toises [15,59 mètres] fut décidé, dont les travaux se poursuivirent de début 1668 à janvier 1671. Ils furent suivis d'une seconde phase d'agrandissements menée entre mars 1671 et janvier 1672. Les finitions ne furent achevées qu'en 1679. Près de vingt mille ouvriers y travaillèrent. L'étanchéité du fond du Canal fut assurée par un revêtement de terre glaise.

Pour sa conservation et son entretien, il devait être curé tous les cinq ans.

¹⁵⁵ BOUCHENOT-DECHIN Patricia et FARHAT Georges, *Les mesures topographiques pour le Grand Canal de Versailles*, in « Sciences et curiosités à la Cour de Versailles », Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles, éd. de la Réunion des musées nationaux, Paris, 2010, p. 79 à 85.

¹⁵⁶ La Ménagerie fut construite en face du Grand Trianon entre 1662 et 1664 par Le Vau, avant même le début des travaux du Grand Canal. Elle fut aussi un but de promenade sur l'eau apprécié par la Cour. Sous Louis XIV, elle abritait les animaux les plus rares en Europe, venant de toutes les parties du monde. Laisse à l'abandon dans le cours du XVIII^{ème} siècle, elle fut finalement détruite en l'an X (1801-1802).

¹⁵⁷ Le Trianon de porcelaine était constitué d'un petit groupe de constructions légères recouvertes de carreaux de céramique. Construit en 1670, il fut détruit en 1687 pour permettre l'édification du Grand Trianon qui subsiste toujours. Il fut un but de promenade terrestre ou aquatique apprécié de Louis XIV qui aimait venir y prendre des collations.

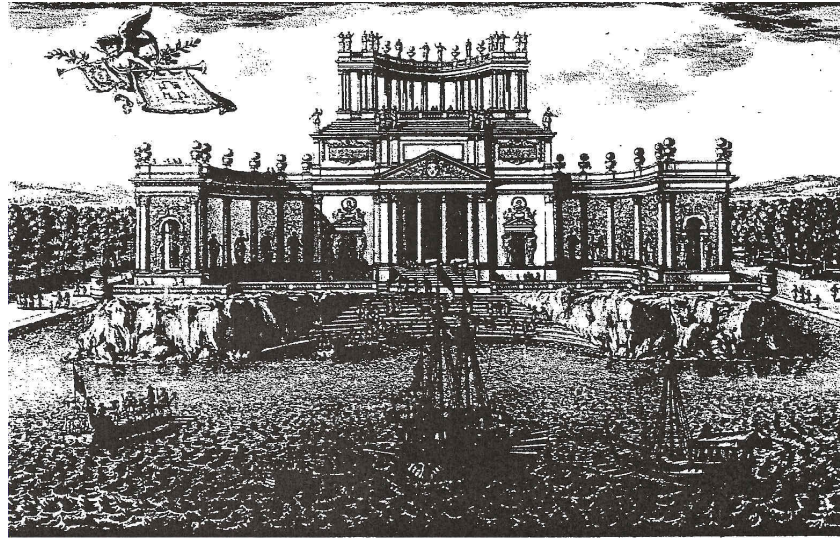


Figure I-3.0/03 – Projet de Belvédère à l’extrémité du Grand Canal
(<http://museocollection.com>)

Le Grand Canal avait été conçu de telle façon que le 5 septembre, jour anniversaire de la naissance du Roi, le soleil se couchait exactement dans son axe, de sorte que, pour un observateur situé à côté du char d’Apollon émergeant des ondes de son bassin, il se levait sur le château et s’éteignait à l’extrémité du Grand Canal.

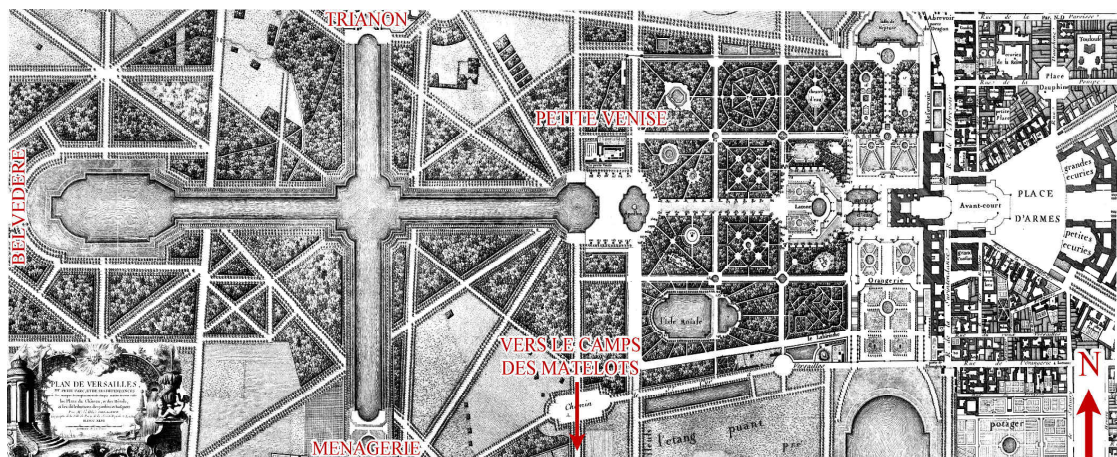


Figure I-3.0/04 – Plan du Grand Canal en 1749 (Jean Delagrive)
(<http://fr.wikipedia.org>)

Dès son percement, au tournant des années 1660-1670, ce vaste plan d’eau suscita l’admiration des hôtes du domaine royal. Aujourd’hui encore, aboutissement remarquable de la grande perspective de l’Allée royale, le Grand Canal de Versailles séduit tous ceux qui contemplent les jardins depuis le château : « Que ce soit par l’ampleur des travaux, le nombre d’ouvriers, les sommes d’argent engagées, la célébrité des peintres, sculpteurs, savants et académiciens qui ont participé aux travaux, la construction de Versailles est l’un des plus grands chantier de l’Europe occidentale d’Ancien Régime. On oublie seulement que, sur les 65 millions de livres tournois que représenta l’ensemble des travaux de Versailles [réalisés durant la seule période comprise]

entre 1664 et 1690, la somme de 25 millions, soit presque 40% du total, fut consacrée exclusivement aux Eaux de Versailles. [...] Les deux grands bassins des eaux de Versailles, le Grand Canal et la Pièce d'eau des Suisses, ont coûté plus chers à eux seuls que toutes les fontaines des jardins. L'usage que l'on en fit est la flottille »¹⁵⁸. De tels moyens investis dans cette réalisation nautique permettent de mesurer l'importance majeure que le Roi lui portait. « Louis XIV voulut avoir à Versailles sa « petite Venise » [...]. Visible dès la terrasse du château, offerte aux yeux des ambassadeurs et des princes, à la disposition de la cour, la flotte du Grand Canal participa bientôt aussi aux festivités royales : illuminations de 1674 et de 1676 notamment, concerts, mini-croisières [...] »¹⁵⁹.

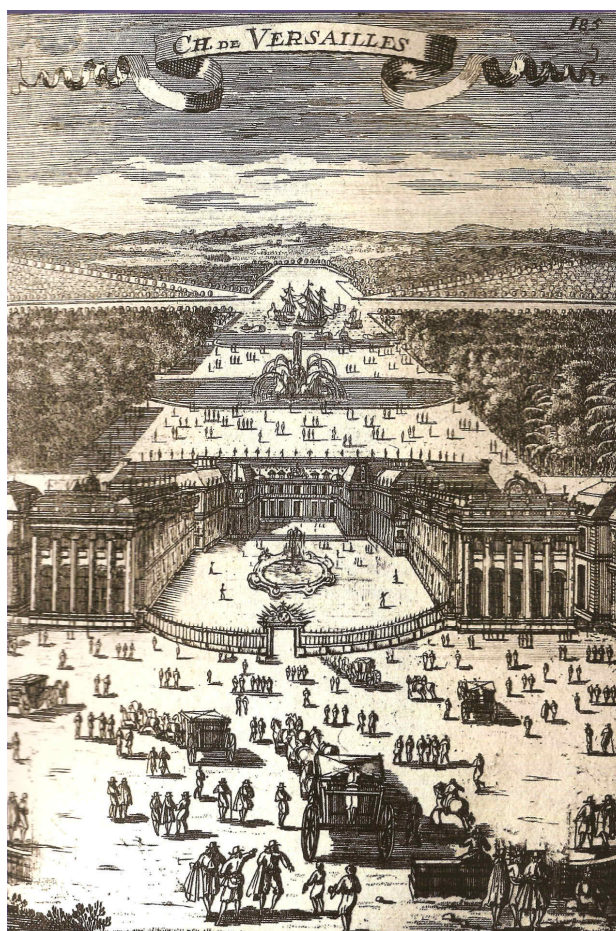


Figure I-3.0/05 – Versailles, le château et le Grand Canal en 1683, un an après l'installation de la Cour et deux ans avant la construction de la réale de 1685

(Tiré de « La description de l'Univers contenant les différents systèmes du monde » d'Allain Manesson Mallet, D. Thierry, Paris, 1683)

Outre l'évocation symbolique ressortant de l'orientation solaire du Canal, la participation de celui-ci à la diffusion de l'image conceptuelle du Roi se trouvait dans la composition et la somptuosité de sa Flottille. Elle répondait, en outre, à des missions utilitaires bien définies.

¹⁵⁸ SOULLARD Eric, *Les eaux de Versailles sous Louis XIV*, Hypothèses 1/1997, p. 105 à 112.

¹⁵⁹ VERGE-FRANCESCHI Michel, article *Grand Canal (flotte versaillaise du)*, in « Dictionnaire du Grand Siècle » sous la direction de François BLUCHE, éd. Fayard, Paris, 1990, p. 675.

3.1 LES BATEAUX DE LA FLOTTILLE

En 1671, l'ambassadeur de la République de Venise en France, Francesco Michiéli, écrivait au Sénat de la Sérénissime : « Une des œuvres les plus merveilleuses, ornement de cette magnifique création [le jardin du château], c'est le Grand Canal, très large et long d'une lieue, que le Roi [Louis XIV] m'a dit vouloir border à droite et à gauche de petits pavillons charmants. Son intention serait de réunir là toutes sortes de constructions navales, des felouques, des tartanes, des barques napolitaines et de Provence, des frégates et des hollandaises »¹⁶⁰.

L'objectif royal s'est concrétisé, mais la petite société navale ainsi formée ne fut pas que de bateaux, elle réunit aussi des hommes affectés à son service et constitua à Versailles un véritable arsenal équipé d'un chantier de construction.

3.1₁ CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTILLE

Entre 1669 et 1700, soixante six bateaux répertoriés ont vogué sur cette vaste pièce d'eau, un ensemble composite issu de nombreuses familles d'embarcations.

A) COMPOSITION ET EFFECTIF DE LA FLOTTILLE

La Flottille de Versailles évolua au cours des décennies de son existence. En 1670, alors que le Grand Canal n'avait pas encore été agrandi, elle était constituée d'une dizaine d'embarcations¹⁶¹ :

- ♦ Une barge ou canot d'apparat,
- ♦ Un brigantin,
- ♦ Une chaloupe biscayenne rouge,
- ♦ Une chaloupe bleue,
- ♦ Une chaloupe jaune,
- ♦ Une petite chaloupe rouge,
- ♦ Une chaloupe verte,
- ♦ Une petite chaloupe verte et blanche,
- ♦ Une felouque napolitaine violette,
- ♦ Le *Grand vaisseau*.

Une *Grande galiote*, en outre, figure sur l'état dressé par le commandant Démerliac, lancée en 1669¹⁶².

¹⁶⁰ Arch. Venise, ASV Senato Francia, 13 nov. 1671, lettre n° 42

¹⁶¹ GUIFFEY Jules, *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, Imprimerie de l'Art, Paris, 1885-1886, p. 243 à 248 et 250 à 252.

¹⁶² DEMERLIAC Alain, *La marine de Louis XIV, nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, éd. Oméga, Nice, 1992, p. 170

L'état des bâtiments du Grand Canal au 1^{er} juillet 1698 présentait la liste suivante de vingt-cinq unités¹⁶³ :

- ♦ Trois « méchants » petits canots, y compris celui de la pièce d'eau des Suisses,
- ♦ La chaloupe rouge de Mademoiselle,
- ♦ La chaloupe dénommée la *Langeronne*¹⁶⁴,
- ♦ Sept autres chaloupes (une noire, trois rouges, une verte, une jaune, une « toute goudronnée », dont deux inutilisables étaient sur la pièce d'eau des Suisses),
- ♦ Une frégate dénommée le *Modèle*, conçue par Tourville,
- ♦ Une *Grande galère* dénommée *Mignonne* et son caïque, mise à l'eau en 1685,
- ♦ Une galiote probablement dénommée la *Dunkerquoise*,
- ♦ Sept gondoles dont deux d'apparat, dont deux se trouvaient hors service,
- ♦ Une « piote à la mode de Venise » (péote, sorte de chaloupe légère et rapide),
- ♦ Un heu,
- ♦ Un vaisseau mis à l'eau en 1685,
- ♦ Un yack,
- ♦ Une yole blanche,
- ♦ S'ajoutait un autre vaisseau, le *Triomphant* aux armes des Colbert, lancé sur le Grand Canal en 1688. Il n'apparaît pas sur l'état officiel des bâtiments, ce qui s'explique vraisemblablement par le fait que ce document ne concernait que les navires du Roi, et que le *Triomphant* avait été, à son lancement, une propriété personnelle de Colbert de Seignelay, deux ans avant sa mort. Il se peut que d'autres bateaux agréés par le Roi, notamment des chaloupes et d'autres bateaux régionaux, tels que des chébecs¹⁶⁵, tartanes¹⁶⁶, polacres¹⁶⁷ et même palangriers¹⁶⁸ ou allèges d'Arles¹⁶⁹ par exemple

¹⁶³ Archives nationales, O¹ 1793.

¹⁶⁴ Du nom de Joseph Andrault, marquis de Langeron (1649-1711). Il fut inspecteur des constructions navales à partir de 1684, chef d'escadre en 1689, et lieutenant général des armées navales en 1697. Louis XIV le nomma aussi commandant du Canal de Versailles.

¹⁶⁵ Les chébecs, utilisés par toutes les marines méditerranéennes, étaient des bâtiments à voiles remarquablement fins, rapide et particulièrement adaptés aux opérations de course. Ses trois mâts portent des voiles latines, et un chébec d'une quarantaine de mètres de long était armé de vingt canons environ. Le premier commandement confié à Suffren fut celui d'un chébec.

¹⁶⁶ Les tartanes étaient généralement équipées de deux ou trois mâts à voile triangulaire, de seize à vingt trois mètres de long, pointus à leurs deux extrémités. Elles furent parfois utilisées à la course ou comme garde-côte, équipées de dix à quinze pièces d'artillerie, pierriers et rarement canons de 2 à 6 livres, calibre correspondant au poids des boulets lancés. Les tartanes pouvaient porter jusqu'à cent à cent cinquante hommes, marins et soldats confondus.

¹⁶⁷ Les polacres constituaient une variante de la barque latine, grées en voiles carrées sur le grand mât et le mât d'artimon, et en voile latine sur le mât de misaine. Elles mesuraient

(figures I-3.1/01 (1 à 5)), ou des prototypes d'inventeurs, ne figurent pas sur l'état officiel de la flottille, pour les mêmes raisons ou simplement parce qu'ils avaient atteint la limite de leur durée de vie dans le cours des vingt huit ans séparant les deux relevés. Notamment, le modèle de frégate commandé à Duquesne n'apparaît pas dans la seconde liste. Il fut mis à l'eau du Canal en avril 1681¹⁷⁰.



Figure I-3.1/01 (1) – Chébec arabe
(<http://www.finemodelship.com>)

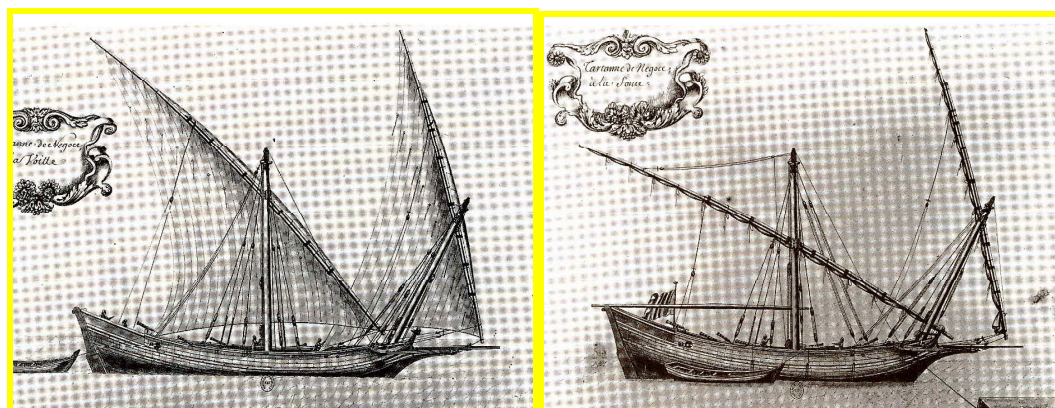


Figure I-3.1/01 (2) – Tartanes
(Album de Jouve-1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001)

entre vingt et trente deux mètres de long. Bien que consacrées au commerce, elles étaient généralement armées de six à huit canons de 4 ou de 6 livres.

¹⁶⁸ Les palangriers étaient des bateaux de pêche côtière dotés de deux mâts avec antenne, l'arbre de trinquet étant très incliné vers la proue, portant des voiles latines. En outre, trois rames par bord l'équipaient, chacune manœuvrée par un seul rameur.

¹⁶⁹ Les allèges d'Arles, navires de transport, étaient des tartanes dont la coque avait été adaptée à la navigation fluviale, essentiellement par une modification de la forme de la carène lui donnant un fond plat pour réduire le tirant d'eau. En outre, les mâts, le franc-bord et la tonture étaient réduits.

¹⁷⁰ DEMERLIAC Alain, *La marine de Louis XIV, nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 171.

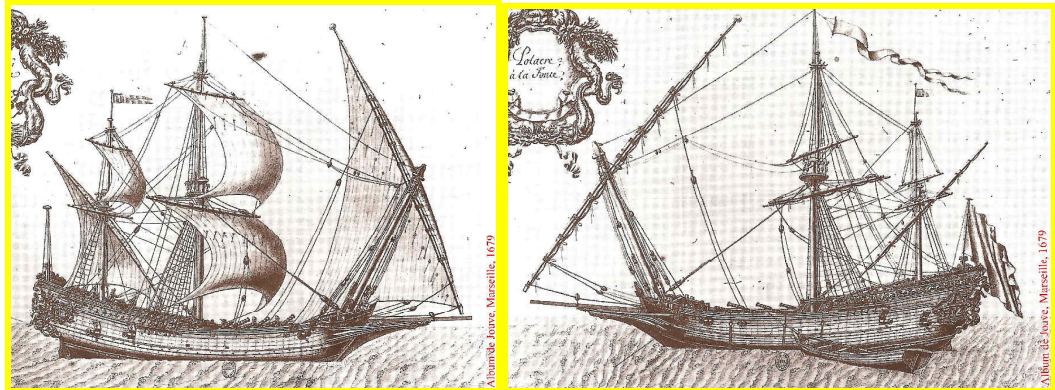


Figure I-3.1/01 (3) – Polacres

(Album de Joue–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Laveur, Paris, 2001)

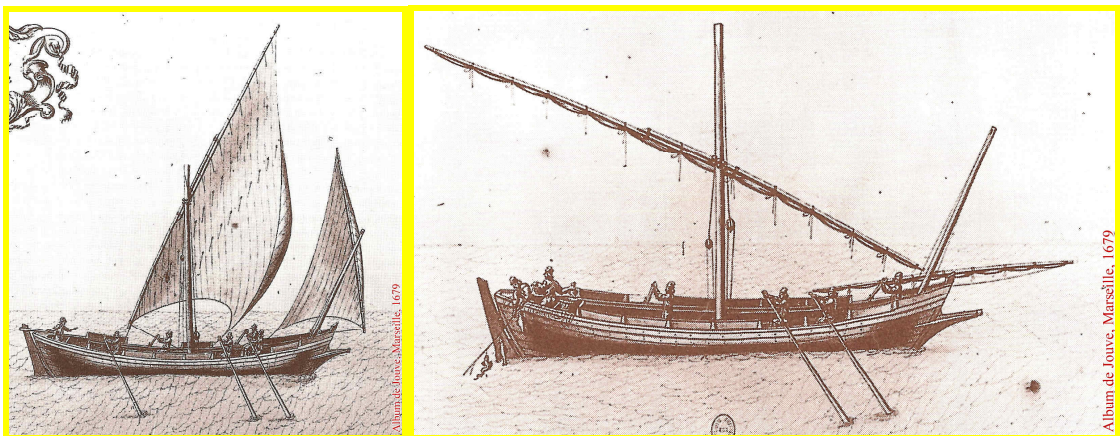


Figure I-3.1/01 (4) – Palangriers

(Album de Joue–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Laveur, Paris, 2001)

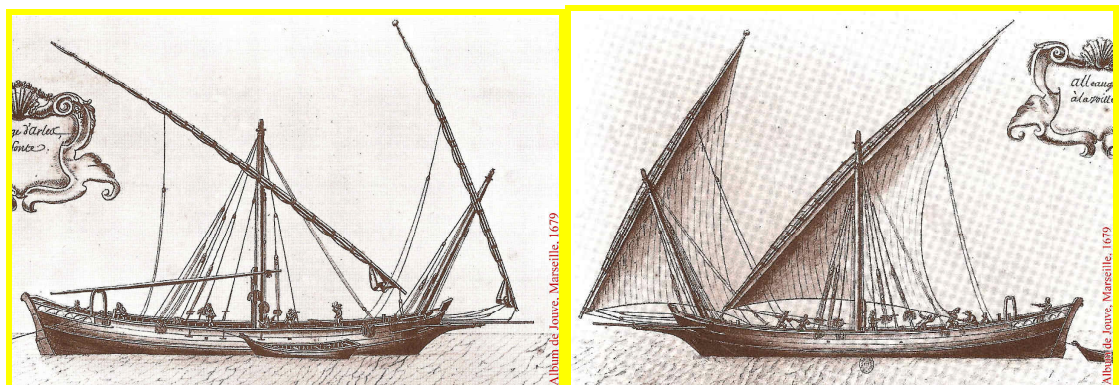


Figure I-2.1/01 (5) – Allèges d'Arles

(Album de Joue–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Laveur, Paris, 2001)

Sur la base des indications fournies par ces documents, complétées par la nomenclature établie par le commandant Demerliac dans son ouvrage *La Marine de Louis XIV*¹⁷¹, et si l'on considère, d'une façon très générale – et sauf

¹⁷¹ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV – Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 170 à 172.

information d'archives contraire – une hypothèse basse attribuant aux embarcations une durée de vie moyenne de cinq ans, il apparaît que l'effectif annuel des bateaux flottant sur le Grand Canal entre 1670 et 1690, au pic des constructions, pouvait atteindre au minimum vingt neuf unités en 1681, 1685 et 1688 (figure I-3.1/02).

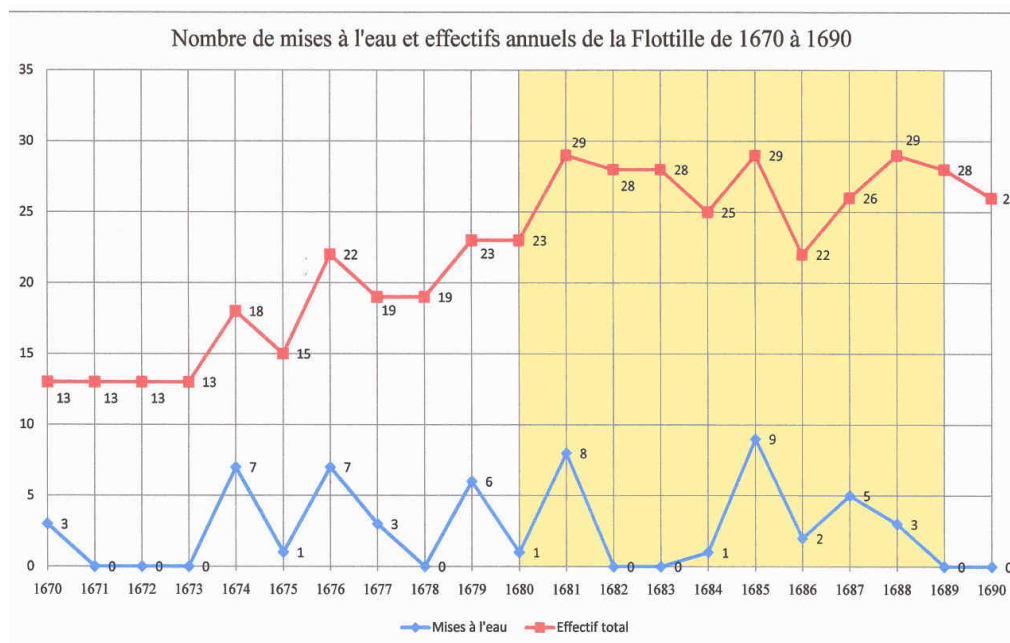


Figure I-3.1/02 – Constructions des navires de la Flottille, et effectifs en hypothèse basse
(Schéma Patrice Grimald)

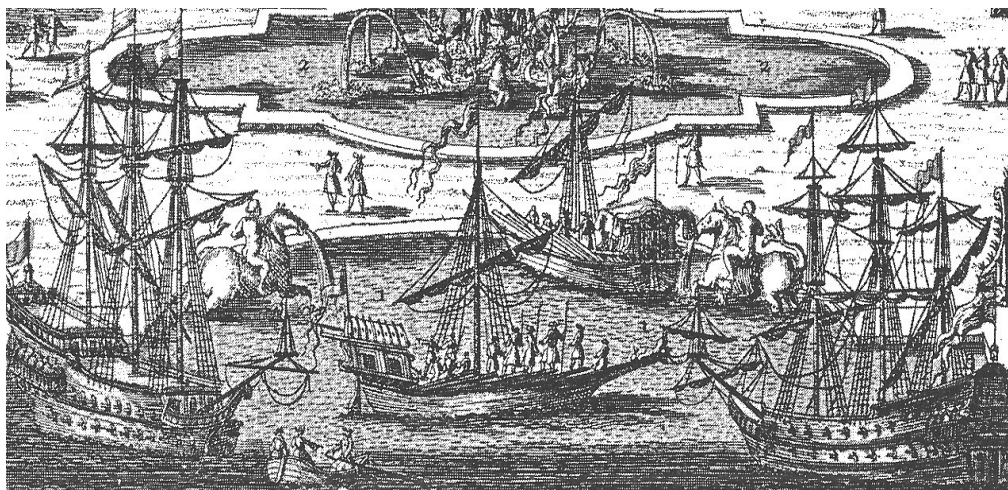


Figure I-3.1/03 – Représentation de la Flottille royale de Versailles à la tête du Grand Canal
(Détail d'une gravure d'Aveline représentant les jardins et le château, ainsi que le site de la ville de Versailles, vers 1700, R.M.N.).

La taille disproportionnée des chevaux de Tuby, ainsi que celle du navire central par rapport aux deux vaisseaux montrent qu'il ne convient pas ici de rechercher une quelconque fiabilité dans ce genre d'illustration. Il ne s'agissait que de pièces d'un décor, dont les éléments étaient traités, imaginés et disposés selon l'impression générale qui devait ressortir de la gravure. Rien non plus ne permet d'établir, qu'à l'époque où cette gravure a été réalisée, naviguaient sur le Canal les deux vaisseaux et les deux galiotes que l'on y voit représentés.

L'apogée de la Flottille royale du Grand Canal se situe donc dans le cours de la

décennie 1680-1690. Cet ensemble était alors constitué d'une trentaine de navires – peut-être quarante selon leurs durées de vie – majoritairement des chaloupes et des gondoles. Autant dire que l'aspect de cette foule nautique dorée et bigarrée, frémissante de ses tendeleets ou tentes multicolores et flammes au vent, devait être superbe vu depuis les berges du Canal ou de la Galerie des Glaces. Curieusement, aucune iconographie connue ne représente ce foisonnement sur le Grand Canal, seuls quelques bateaux – au dessin peu fiable – y figurent sur des illustrations de l'époque (figure I-3.1/03).

B) FAMILLES D'EMBARCATIONS

Quatorze familles d'embarcations ont ainsi participé à la vie et à la fonction de Versailles :

□ Des barges

Ce sont des « canots ou barges » de prestige très ornés, équipés sur leur partie arrière d'un « carrosse » ou chambre ou pavillon-salon clos, soigneusement décorés.

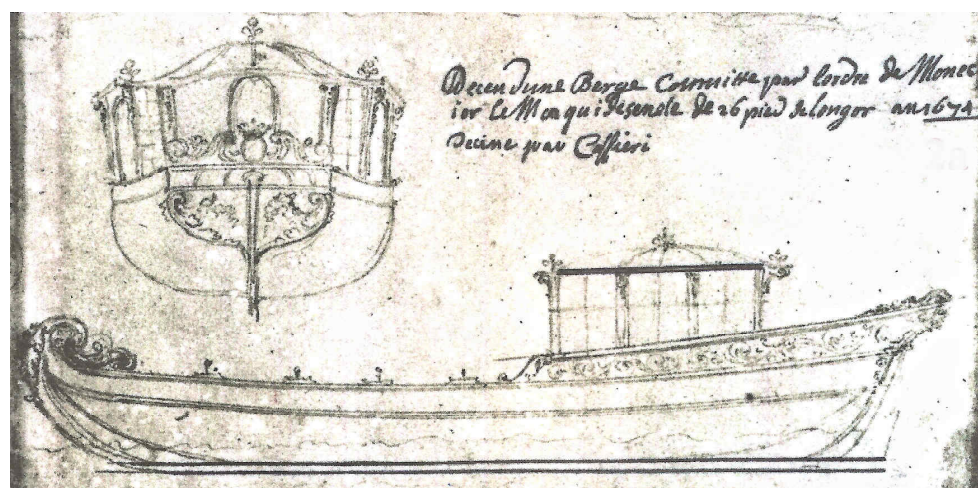


Figure I-3.1/04 – Projet d'une barge dessinée par Caffiéri en 1671
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales)

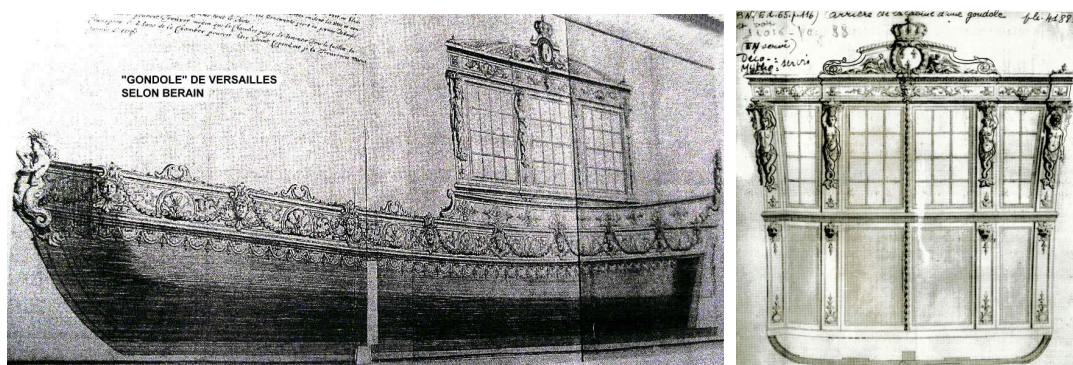


Figure I-3.1/05 – Projet d'une barge dessinée par Jean Bérain pour le Grand Canal de Versailles
(Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 45, pl. 26 et 28)

Un projet de Caffiéri (figure I-3.1/04), élaboré en 1671 pour une embarcation de 8,44 mètres, en donne un exemple, de même qu'un dessin de Bérain (figures I-3.1/05) qu'il désigne indûment du nom de « gondole ».

Deux barges (ou canots de parade) sont citées dans les textes relatifs à la flottille.

❑ *Des barques et canots*

Dès 1669 sur le Canal apparaissent de petites unités d'assistance aux vaisseaux, mais aussi barques « de suite » pour la promenade. « Plusieurs » barques furent mises à l'eau en 1685. Il s'agissait vraisemblablement de petits bateaux pontés mûs par le vent et/ou à la rame. Il est probable qu'ils aient parfois servi à transporter les musiciens du Roi lors de ses promenades et à l'occasion des fêtes sur le Canal.

❑ *Un bateau à roues ... et d'autres inventions*

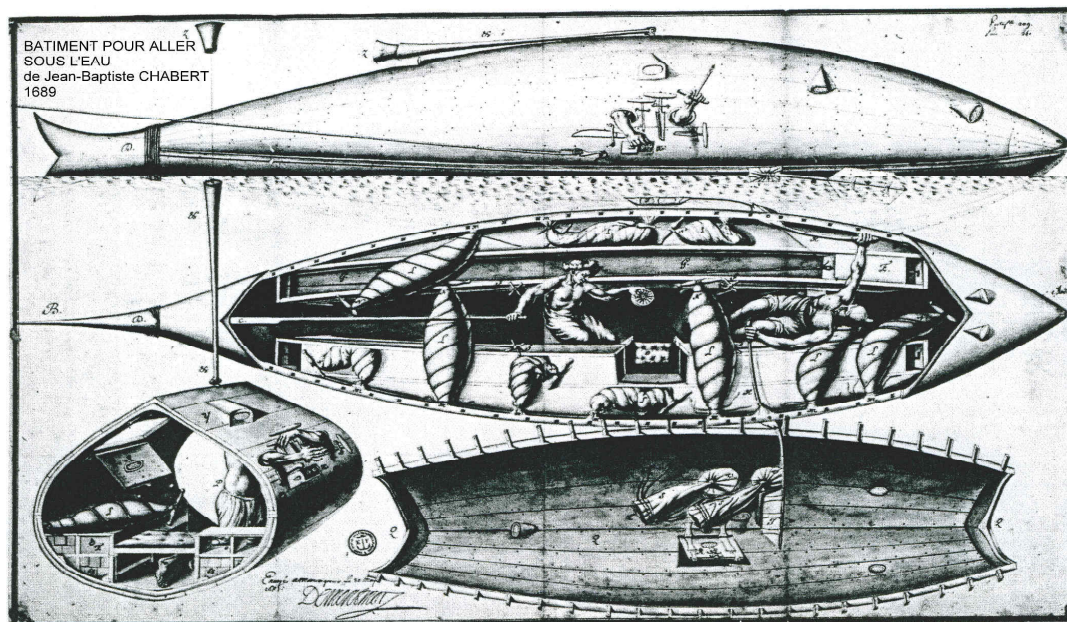
Un « Bateau à roues latérales sans mât ni aviron, mû par le moyen d'une façon de cabestan qui faisait mouvoir les roues placées sur les côtés » fut présenté sur le Canal, conçu par Pierre Massiac de Sainte-Colombe, chevalier de l'Ordre portugais du Christ, ingénieur de la Marine et des Fortifications. Né en 1610 et décédé en 1682, il a principalement dirigé, sous Vauban, l'aménagement des fortifications de la ville de Brest dont il compléta aussi l'équipement portuaire. Entre 1666 et 1676, il servit aussi le roi du Portugal en qualité d'expert prêté par Louis XIV. L'un de ses descendants sera vice-amiral et ministre de la Marine de Louis XV (1758). Le prototype, fut lancé sur le Canal et présenté au Roi en 1673. Il s'agit probablement de l'un des premiers bateaux à roues mis à l'eau.

D'autres expériences nautiques de matériels conçus par des inventeurs privés, français ou étrangers, furent présentées sur le Grand Canal, comme en porte témoignage les *Comptes des bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*¹⁷² pour l'année 1670 : « A Pierre Dionis, menuisier, pour le bois qu'il a fourny aux Anglois qui font l'essay d'une machine pour voguer à tout vent sur le canal de Versailles, 86 livres. [...] pour le travail qu'il fait à une machine de moulin à vent sur le canal, 213 livres 10 sols ».

Le 30 mai 1689, Jean-Baptiste Chabert, l'un des maîtres constructeurs de marine les plus réputés du Grand Siècle, constructeur de galères à Marseille, constructeur des deux galères du Grand Canal, et concepteur d'équipements navals, adressait au Grand dauphin le « dessin d'un bastiment pour aller sous l'eau » (figure I-3.1/06) servi par trois hommes. Transmis au secrétariat d'Etat à la Marine, les recommandations d'usage et la notoriété de son auteur ont probablement mené ce navire – comme d'autres oubliés – jusque sur le Canal, conformément au rôle attribué à celui-ci de site d'essai des innovations navales.

¹⁷² GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, Imprimerie nationale, Paris, 1881-1901, année 1670.

La note d'explication jointe au dessin précise son utilité : « Pour naviguer sous l'eau et servir à plusieurs usages, soit pour aller trouver un vaisseau et le couler bas ou couper les cordes pour le faire échouer [...], porter des avis passant au travers d'une armée ennemy, entrer dans un port, porter des chemises à feu et les attacher à des vaisseaux pour les brûler [...] »¹⁷³.



Fig

ure I-3.1/06 – Projet de sous-marin de Jean-Baptiste Chabert en 1689
(« Dessin d'un bastiment pour aller sous l'eau », Archives nationales, 6 JJ 89, p. 59^B)

□ Un brigantin

Selon la définition¹⁷⁴ de Dassié, mentionnée dans son *Architecture navale*¹⁷⁵, il s'agit d'« une espece de vaisseau de dix à quinze bancs [de fait, il y en eut de huit à seize bancs, mais les brigantins les plus employés étaient ceux de neuf ou dix bancs], et autant de rames à chacun [des bords], garny de perriers servant pour aller en course », c'est-à-dire, au XVII^{ème} siècle, d'une embarcation pontée à rames, chacune d'entre elles étant manœuvrée par un seul homme, et à voile latine, de bas bords, légère et rapide de course et chasse, dépourvue de rambade¹⁷⁶ (figure I-2.1/07).

En général, l'équipage d'un brigantin était composé d'une cinquantaine d'hommes, rameurs compris.

Un brigantin fut lancé sur le Canal en 1669. Il mesurait 16,24 mètres de long,

¹⁷³ Archives nationales, 6 JJ 89, p. 59^B.

¹⁷⁴ Ces définitions ne sont jamais absolument rigoureuses et définitives, en particulier quant au nombre de rames ou au nombre de mâts, car ces navires ont pu se trouver légèrement modifiés au fil des temps en fonction des besoins auxquels ils devaient répondre.

¹⁷⁵ DASSIE F., *L'architecture navale*, publication de 1695 rééditée par A.N.C.R.E., Paris, 2002, p. 9.

¹⁷⁶ Rambade : sorte de château de proue élevé à l'avant de l'espace de vogue. Pour l'explication des termes techniques, se reporter au glossaire, en annexe.

3,90 de large et 1,84 mètre de hauteur de coque à sa largeur maximale. Il disposait de onze bancs par bande, à un seul rameur, et d'un mât gréé d'une voile latine¹⁷⁷. Ce type de bateaux était utilisé en Méditerranée, tout comme les galiotes, par les commerçants autant que par les militaires, les corsaires et les pirates.

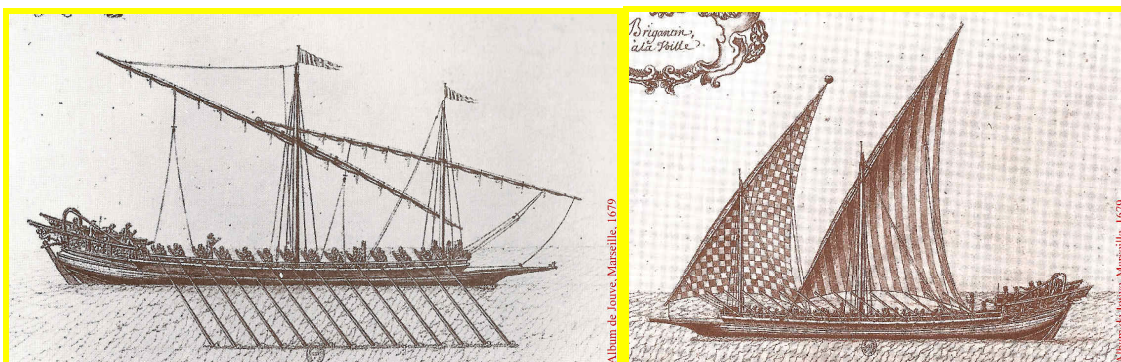
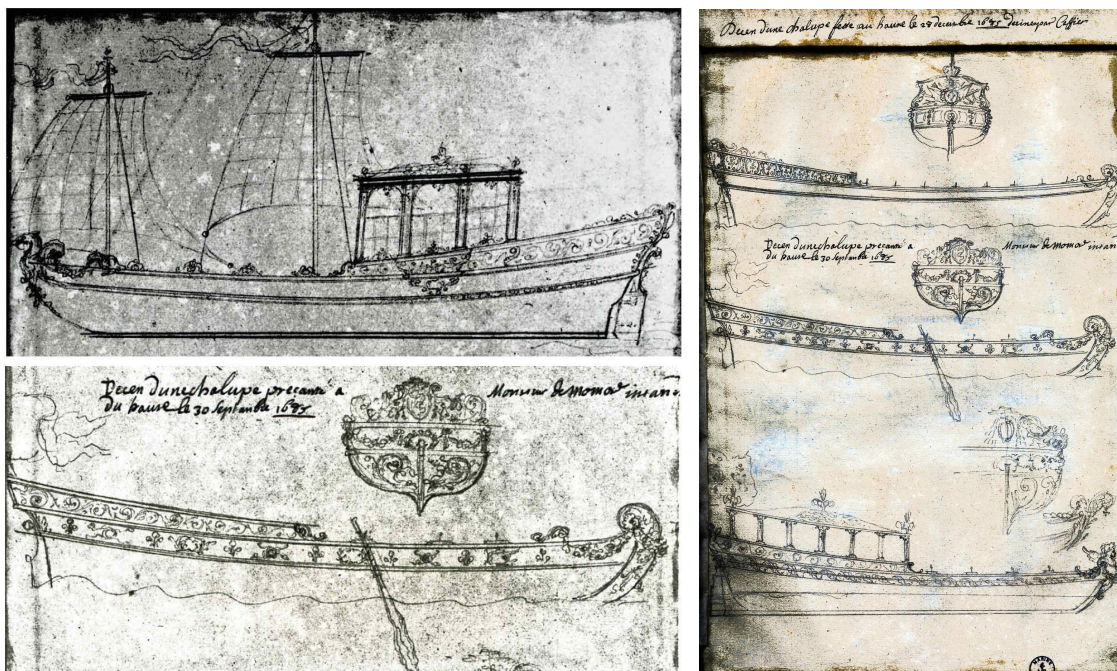


Figure I-3.1/07 – Brigantins

(Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001)

❑ Des chaloupes

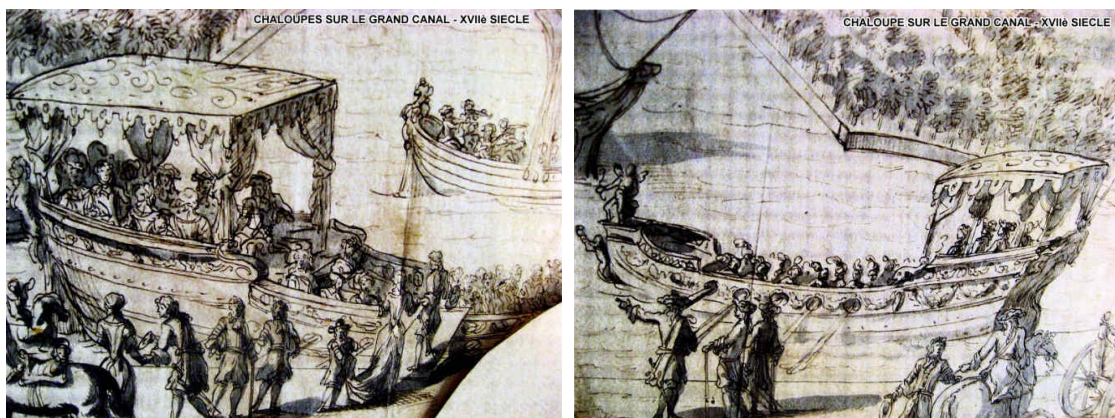
Vingt six chaloupes (figures I-3.1/08 à 12) ont été lancées entre 1669 et 1688, dernière date les concernant dans l'état établi par le commandant Démerliac¹⁷⁸.



Figures I-3.1/08 à 10 – Chaloupes de Versailles dessinées par Caffiéri en 1685
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales)

¹⁷⁷ Certains brigantins disposaient de deux mâts.

¹⁷⁸ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV – Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 172.



Figures I-3.1/11 et 12 – Chaloupes de Versailles peintes sur un projet d'éventail en 1680 (détails)
(Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 49, pl. 37)

Somptueuses et confortables embarcations, elles constituèrent toujours la majorité des unités de la Flottille. D'une conception proche de celle des barges, plus manœuvrables cependant, elles mesuraient de 7,80 à 12,99 mètres de long, et de 1,95 à 3,33 mètres de large, pour 0,54 mètre – plus généralement 0,89 mètre – à 1,10 mètre de tirant d'eau. La construction de ces bateaux se faisaient rapidement : souvent pas plus d'un mois comme en atteste les extraits suivants datés du mois de septembre 1676 :

« [...] il faut nécessairement que ces chaloupes soient basties et rendues sur le canal de Versailles en un mois de temps [...] »¹⁷⁹.

« [...] comme le Roi veut les [six chaloupes commandées] avoir incessamment, ne manquez pas de tenir la main à ce qu'elles soient basties et pestes dans un mois [...] »¹⁸⁰.

Six à douze rameurs¹⁸¹ emmenaient ces embarcations, installés dans la moitié avant du bateau, tandis que se dressait à l'arrière une armature – le « carrosse » ou la « chambre » – recouverte d'un baldaquin d'où tombaient, le long de colonnettes de soutien, les rideaux maintenus ouverts par des embrases. Des banquettes et des carreaux¹⁸² en meublaient l'intérieur en périphérie du pont recouvert d'un tapis de moquette.

Certaines de ces chaloupes étaient spécifiquement affectées à un dignitaire tels Colbert, Seignelay, Mademoiselle, Monsieur le Prince, Langeron.

Une « chaloupe biscayenne¹⁸³ » (figure I-3.1/13) a été lancée en 1669, achetée en Espagne pour 250 livres.

¹⁷⁹ « *Mémoire sur la grandeur des chaloupes qui sont a present tant sur le canal de Versailles que de celles que maître Chaillé charpentier du Havre de grâce à ordre de construire* », 4 septembre 1676, ordres du roi. Archives nationales, fonds Marine, B 2 32, folio 241.

¹⁸⁰ *Dépêches adressées par Colbert à l'intendant du Havre, le sieur Le Danois, en septembre 1676*. Archives nationales, fonds Marine, B2 33, folio 358.

¹⁸¹ Certaines étaient équipées d'un ou même de deux mâts.

¹⁸² Carreaux : Coussins carrés.

¹⁸³ Le pays de Biscaye se situe sur la côte du golfe de Gascogne dans le Pays basque espagnol.



Figure I-3.1/13 – Chaloupe biscaïenne *Brokoa* reconstituée de nos jours
(Collection particulière)

□ Des felouques

Selon la définition de Dassié, mentionnée dans son *Architecture navale*¹⁸⁴, il s'agit d'« un vaisseau de bas bord découvert [non ponté], d'environ cinq à six bancs, répondant à l'antique d'un seul rang d'avirons », c'est-à-dire, au XVII^{ème} siècle, d'une embarcation rames, équipée de cinq à huit bancs par bord chacun étant occupé par un seul homme, longue et étroite, très rapide, principalement employée en Afrique du Nord. Elle portait un mât ou deux, à antenne et voile latine. Certaines, cependant, étaient gréées avec une voile rectangulaire (figure I-3.1/14). Les felouques, selon leur taille, pouvaient embarquer entre une trentaine et une cinquantaine d'hommes.

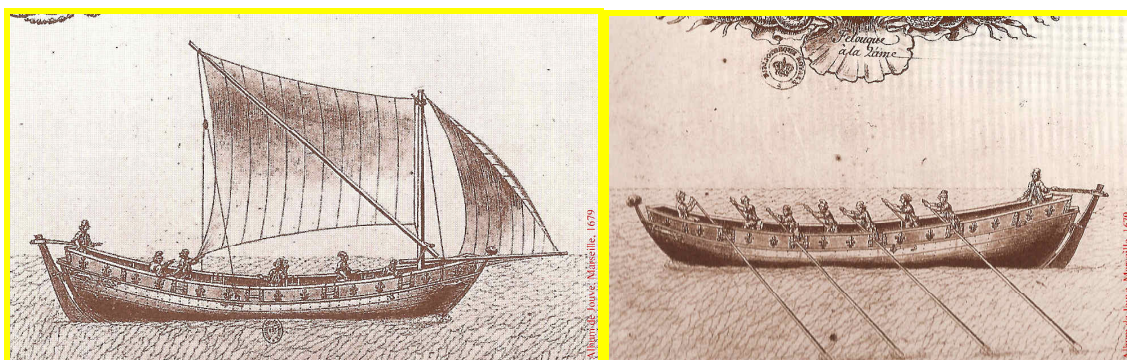


Figure I-3.1/14 – Felouques

(Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Laveur, Paris, 2001)

Deux felouques, l'une provençale et l'autre, de couleur violette, achetée à Naples, furent mises à l'eau du Canal en 1669. La felouque était l'équivalent arabe de la fuste européenne.

¹⁸⁴ DASSIE F., *L'architecture navale*, publication de 1695 rééditée par A.N.C.R.E., Paris, 2002, p. 9.

□ Des frégates¹⁸⁵

Du fait de lacunes dans la conception et l'entretien des vaisseaux de la flotte royale, Tourville subit le 21 octobre 1679 la perte de deux des quatre navires qu'il commandait, lors d'une violente tempête essuyée au large de Belle-Ile, durant laquelle il failli perdre la vie. Colbert lui demanda alors « de tirer une moralité du prodigieux accident » et de proposer les améliorations à apporter à la construction navale française. Dans le *Mercur galant* d'avril 1681 paraissait l'article suivant : « Il y a des charpentiers à Versailles qui travaillent à bâtir une frégate d'un nouveau dessin, approchant de la frégate anglaise sur laquelle on prétend avoir raffiné, tant pour la mâture que pour l'assiette qui seront d'une manière à bien faire porter les voiles et à la rendre légère quoique chargée de beaucoup d'artillerie. Cette frégate, qui ne doit avoir que 30 pieds de quille [9,74 mètres de longueur de quille], sera néanmoins percée pour 60 pièces de canon. C'est Monsieur le Chevalier de Tourville qui a la direction de cet ouvrage. Si par l'exécution de ce dessein on voit réussir ce qu'on s'en promet, on bâtera à l'avenir toutes les autres frégates sur ce modèle ».

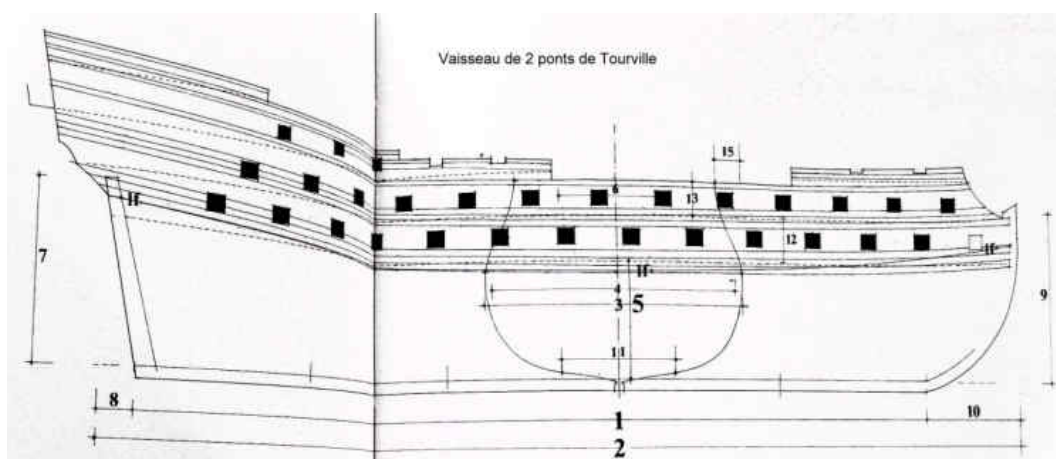


Figure I-3.1/15 – Vaisseau deux ponts de Tourville réduit pour constituer le *Modèle* de Versailles (BOUDRIOT Jean, « *Le trois-ponts du chevalier de Tourville – 1680* », collection archéologie navale française, Paris, 1998, p. 42 et 43.)

Ce petit bâtiment, justement dénommé le *Modèle*¹⁸⁶, fut la représentation réduite (vingt-cinq tonneaux) d'un bâtiment de guerre¹⁸⁷ proposé à l'appréciation du Roi en 1680 dans le cadre de l'ambitieux programme de renouveau naval recommandé par Colbert. Les innovations proposées dans ce cadre par Tourville devaient, en particulier, nourrir la réflexion des officiers de Marine sur la façon d'améliorer la conception et la construction des vaisseaux : « [...] et comme le Sr chevalier de Tourville a pris soin de la construction de ce

¹⁸⁵ Frégate : terme générique généralement utilisé pour désigner un navire de combat doté d'artillerie, se plaçant au-dessous des vaisseaux de cinquième rang.

¹⁸⁶ Ces navires étaient aussi dénommés « chaloupes » dans les courriers de Colbert.

¹⁸⁷ Il représentait une réduction au quart du nouveau deux ponts de troisième rang, de 147 pieds [47,75 mètres] de longueur, percé à treize sabords et armé de soixante six canons, dont Tourville recommandait d'équiper la flotte royale.

vaisseau [le *Modèle*], il ne seroit pas mal à propos qu'il le conduisit luy mesme a Brest et au Havre [au départ de Rochefort, lieu de construction, et à destination de Versailles] pour examiner avec les officiers de ces deux ports la difference des proportions de ce vaisseau avec ceux qui ont este bastis jusques a present et en dresser un procez verbal [...] »¹⁸⁸. Louis XIV, le premier, s'intéressait de près à ces études : « Lorsque le Roi a ordonné de faire le *Modèle* du vaisseau auquel le nommé Blaise [Pangalo¹⁸⁹, sous la direction de Tourville] travaille, son intention a été que l'on peut le porter jusqu'ici [Versailles] pour servir à l'examen qu'elle veut faire l'hiver prochain par tous les plus habiles officiers et les plus capables de donner leur avis sur ces constructions afin de régler une fois pour toute les proportions de tous les membres de chaque vaisseau [...] »¹⁹⁰ (figure I-3.1/15).

L'échelle choisie pour ce *Modèle* était environ du quart¹⁹¹. Selon le commandant Démerliac¹⁹², il mesurait 35 pieds (11,37 mètres) de l'étrave à l'étambot, 30 pieds (9,74 mètres) de quille, 9 pieds (2,92 mètres) de large au maître bau, et 4 pieds (1,30 mètre) de hauteur au même endroit. Il était équipé d'une batterie de canons dont un au moins pouvait tirer. L'équipage affecté à son bord se limitait à cinq ou six marins.

Un autre modèle de vaisseau, qui précéda celui de Tourville, fut présenté au Roi sur le Grand Canal en 1681. Sa conception fut l'œuvre de Duquesne et la construction du maître charpentier Chapelle. Il consista dans la réduction d'un vaisseau de premier rang de trois ponts, qui dut être de petite taille puisque deux poulies seulement avaient été prévues pour le suspendre¹⁹³. Selon le commandant Démerliac¹⁹⁴, sa longueur de quille était de 15 pieds ou 4,87 mètres, soit environ 6 mètres de coque. Il avait pour but, tout comme le *Modèle* de Tourville ultérieurement, d'illustrer des théories nouvelles relatives à l'optimisation des capacités opérationnelles des vaisseaux, et à leur standardisation, proposées à l'attention du Roi pour en réglementer la construction de façon plus rationnelle, fiable et économique.

Pour la première fois, la recherche navale utilisa des modèles naviguants pour faire progresser la « théorie des vaisseaux ». Ceux du Grand Canal furent dupliqués pour être testés concurremment à Versailles et à Brest, de sorte que

¹⁸⁸ Lettre de Colbert au sieur Demuin à Rochefort (1680), Archives nationales, fonds Marine, B2 42, folio 282.

¹⁸⁹ Blaise Pangalo : maître charpentier napolitain « débauché » par Tourville avec l'assentiment de Colbert. Ils communiquaient par le truchement d'un interprète.

¹⁹⁰ Lettre de Colbert datée du 1^{er} septembre 1680 adressée au chevalier de Tourville. Archives nationales, fonds Marine, B2 42, folio 198-299.

¹⁹¹ BOUDRIOT Jean, *Le trois-pont du chevalier de Tourville – 1680*, Collection archéologie navale française, Paris, 1998, p. 20.

¹⁹² DEMERLIAC Alain, *Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, éd. Oméga, Nice, 1992, p. 171.

¹⁹³ BOUDRIOT Jean, *Le trois-pont du chevalier de Tourville – 1680*, op. cité, p. 20.

¹⁹⁴ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV – Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 171.

« celui qui se trouveroit le meilleur de toutes les manières donnerait les règles pour les autres »¹⁹⁵. L'amiral François Bellec, membre de l'Académie de Marine, peut évoquer ainsi, de façon imagée, le courant d'idées incarné par ces bateaux : « Ces deux modèles préfabriqués, remontés sur la berge [du Grand Canal] par les charpentiers de la Petite Venise, étaient explicitement destinés à essayer des projets de navires types. D'autres bateaux à vocation expérimentale furent commandés pour Versailles [...]. A une époque tâtonnante où tout était à inventer, la confrontation du savoir-faire des constructeurs, des arsenaux de la Marine et des expériences étrangères eut pour cadre imprévu le Grand Canal, nouveau laboratoire royal d'hydrodynamique sous le ciel de l'Ile-de-France »¹⁹⁶.

❑ Des galéasses

Les galéasses, forts et hauts navires à rames et à voiles (trois mâts), bâtiments de commerce avant d'être militaires, constituèrent l'aboutissement ultime de l'évolution des « vaisseaux longs », les bâtiments à rames, dans leur tentative de se maintenir à côté de l'envahissante efficacité des vaisseaux de hauts bords (figure I-3.1/16).

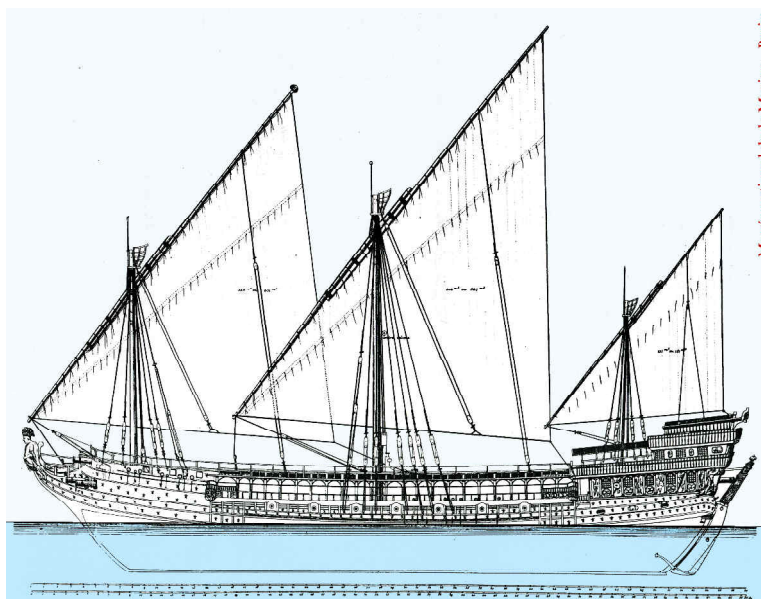


Figure I-3.1/16 – Galéasse
(Musée de la Marine, Paris – maquette PH 605)

Ces navires devaient réunir la manœuvrabilité des galères, la robustesse, le rayon d'action et le tonnage des galions. Armés de puissantes batteries de flanc, ils étaient redoutables en Méditerranée face aux galères classiques, au point qu'à Venise les nobles de haut rang auxquels ils étaient confiés devaient faire le

¹⁹⁵ BOUDRIOT Jean, *Le trois-pont du chevalier de Tourville – 1680*, op. cité, p. 20.

¹⁹⁶ BELLEC François, *Le Grand Canal : un bassin d'essais*, in « Sciences et curiosités à la cour de Versailles », Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2010, p. 94.

serment, à leur prise de commandement, de ne jamais refuser le combat même contre vingt-cinq galères réunies. Les rameurs, protégés par un pont placé au-dessus d'eux, étaient moins exposés que sur ces dernières aux intempéries et aux coups des agresseurs. Le grand espace libre que formait le pont supérieur permettait d'embarquer davantage de soldats. Ceux-ci disposaient ainsi d'une meilleure aisance pour combattre l'ennemi qu'ils surplombaient. Dans les batailles comme celle de Lépante (1571), qui mit un coup d'arrêt à l'expansion maritime des Turcs vers l'Occident, la puissance de feu des quatre galéasses chrétiennes engagées fut un des facteurs décisifs de la victoire.

Essentiellement conçues pour servir dans les flottes méditerranéennes, ces armes navales naviguèrent aussi sur l'Océan et même dans la Manche. Venise, Gênes, l'Espagne en possédèrent, de diverses tailles, le royaume ibérique ayant construit les plus imposants exemplaires pour son Invincible Armada (1588) qui en comptait vingt-six. Trop lourdes à la manœuvre, plus pontons que navires, elles ne s'imposèrent jamais.

Une galéasse fut mise à l'eau du Grand Canal dès 1678, mais transférée en 1679 au château de Saint-Germain, et une autre en 1703.

□ Des galères

Il fut question de deux galères (figure I-3.1/17) pour le Grand Canal. La première fit l'objet d'une lettre de Colbert adressée le 15 mai 1681 à Brodard,

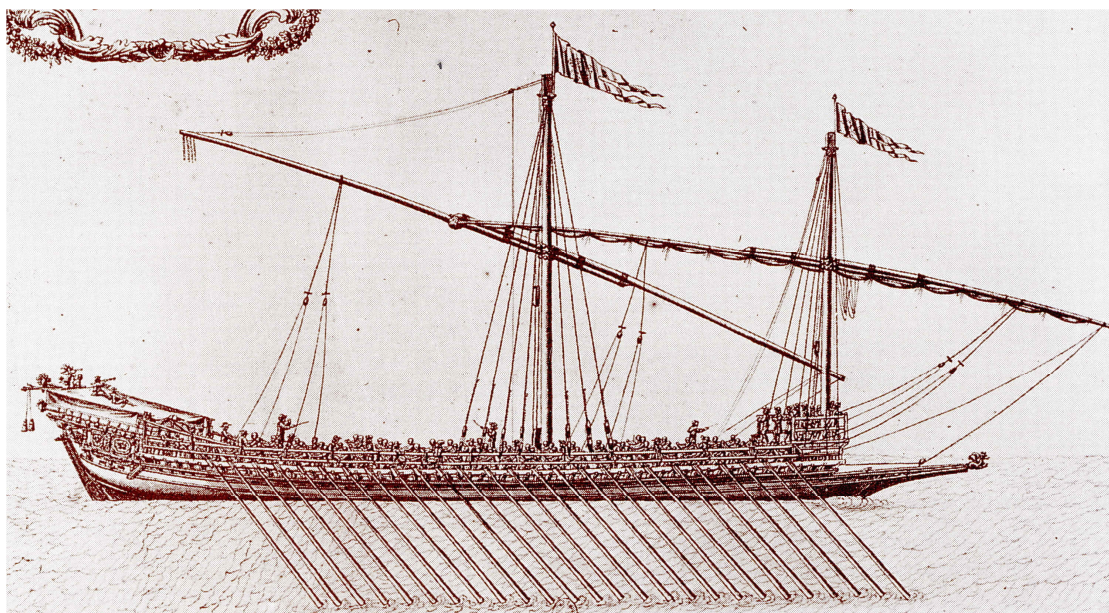


Figure I-3.1/17 – Galère à la rame

(Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001)

intendant des galères à Marseille : « vous sçavez qu'il y a présentement sur le canal de Versailles la plupart des différentes espèces de bastimens dont on se sert à la mer, et, comme il n'y a point encore de galère, j'estimerois à propos d'en faire bastir une de 40 à 45 pieds [12,99 à 14,62 mètres] de long qu'on

pourrait porter en fagot [démontée] par le premier vaisseau qui passeroit de Marseille en quelque port de Ponant, et qui seroit construite [remontée] sur le canal de Versailles par le plus habile maistre charpentier des galères [...] »¹⁹⁷. Colbert choisit pour cette tâche Jean-Baptiste Chabert, maître-charpentier réputé. Dès l'abord, celui-ci et l'intendant des galères de Marseille se montrèrent extrêmement réticents à l'idée de manipuler ce navire commandé et fabriqué à Marseille, qu'il fallait ensuite démonter et transporter par mer, par voie fluviale puis terrestre, reconstituer enfin à Versailles. Il est bien possible que leurs préventions aient été prises en considération, et que le projet ait été différé, pour le moins. Il n'existe aucun document financier attestant de dépenses effectuées à son sujet.

La seconde galère, objet de la présente étude – dont les caractéristiques seront développées dans la troisième partie –, fut construite à Versailles en 1685. A cette date, elle restait la seule galère – dénommée comme tel – sur le Canal : en 1686, il n'était question que de la *Grande Galère* construite l'année précédente, dénommée la *Mignonne*.

Elle portait des canons, comme en atteste la lettre adressée le 21 janvier 1686 par Louvois à Henri de La Chapelle-Bessé, contrôleur des Bâtiments du Roi : « Informez-vous quand les pièces de canon destinées pour le vaisseau et pour la galère de Versailles seront prestes et m'en rendès compte jeudy soir »¹⁹⁸.

□ *Des galiotes*

Selon la définition de Dassié, mentionnée dans son *Architecture navale*¹⁹⁹, il s'agit d'« une galère de 16 jusques à 25 bancs ou rames à trois hommes sur chacune ; elle n'a que l'arbre de mestre et porte des petits canons », c'est-à-dire d'embarcations légères (figure I-3.1/18 et 19) qui se situaient dans une gamme intermédiaire entre les brigantins et les galères, la plupart d'entre elles étant équipées de quatorze à dix huit bancs recevant, chacun, deux rameurs, parfois trois. L'équipage était composé de vingt à soixante hommes. Les plus grandes d'entre elles pouvaient porter deux mâts recevant chacun une voile latine.

Tout comme les brigantins, les galiotes ne disposaient généralement pas de rambade. Elles étaient taillées, elles aussi, pour la course ou la chasse, et utilisées en Méditerranée par les commerçants autant que par les militaires, les corsaires et les pirates. Outre leur participation aux opérations menées par la flotte du Levant, certaines d'entre elles croisaient et combattaient sur des fleuves, comme celles qui étaient basées à Condé-sur-Escaut²⁰⁰.

¹⁹⁷ CLEMENT pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome III 1^{ère} partie, op. cité, p. 208.

¹⁹⁸ Service Historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 761, folio 440.

¹⁹⁹ DASSIE F., *L'architecture navale*, op. cité, p. 9.

²⁰⁰ PELISSON Paul, *Lettres historiques – 1624-1693*, volume III 1676, éd. Jean-Luc Nyon, Paris, 1729, p. 223 et 224.



Figure I-3.1/18 – Vaisseau français attaqué par une galiote barbaresque (XVII^{ème} siècle)
(National maritime museum, Londres)

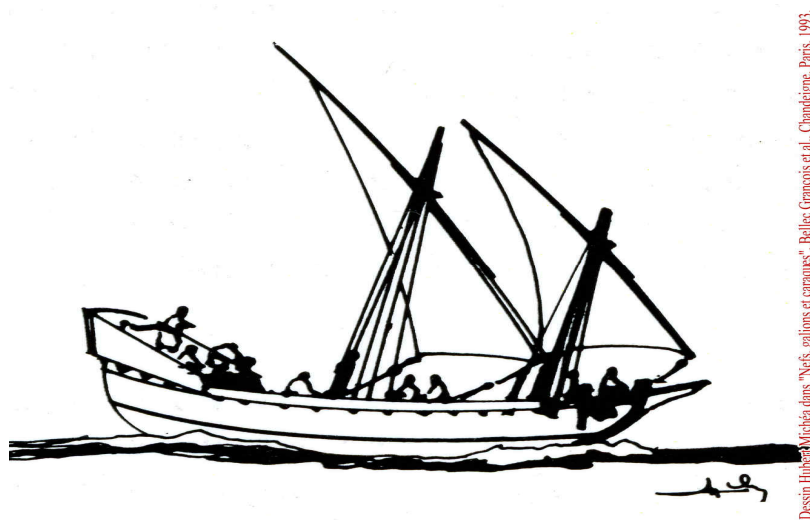


Figure I-3.1/19 – Galiote à deux mâts
(Dessin de Hubert Michéa dans « Nefs, galions et caraques », Bellec Grançois et al., Chandeigne, Paris, 1993)

Le Canal reçut quatre galiotes. La première mise à l'eau du Canal, en 1669, dite *Grande Galiote*, portait des petits canons selon Alain Démerliac²⁰¹, et mesurait 12,34 mètres de long sur 2,44 mètres de large et 1,38 mètre de haut au maître couple. Elle fut condamnée en 1686.

²⁰¹ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV – Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 170. Démerliac mentionne une artillerie embarquée de trente deux petits canons, ce qui paraît beaucoup pour une embarcation de cette taille. Il s'agit probablement de pierriers ou de petites pièces équivalentes.

Une mention particulière peut être faite pour la *Dunkerquoise* mise à l'eau du Canal en 1679 et construite non selon les techniques employées en Méditerranée mais avec celles, plus robustes, en usage dans les ports du Ponant. Il s'agissait plutôt d'une sorte de « double chaloupe », mâlée, armée à dix rames par bord, de 14 mètres de long environ.

Il convient de ne pas confondre les galiotes ou les brigantins avec les demi-galères – ensemble mal défini, par ailleurs –, celles-ci bien que proches par la taille et le nombre de rames des premiers, conservaient les éléments structurels – notamment la rambade – et l'aspect général des galères.

□ *Des gondoles*

Environ quatorze gondoles furent mises à l'eau entre 1674 et 1688. Les deux premières étaient de précieuses embarcations vénitiennes d'apparat, somptueusement décorées, offertes par la Sérénissime République à Louis XIV en 1674. Il semble que ce don ait marqué la reconnaissance de Venise pour son appui apporté lors du conflit qui l'opposa aux Turcs entre 1647 et 1669 pour la possession de l'île de Candie. Louis XIV autorisa alors sa noblesse à s'enrôler dans cette expédition. Il est intéressant de remarquer que le marquis de Langeron fit partie de ces volontaires. Il revint de cette campagne avec la reconnaissance des Vénitiens, et de nombreuses notes techniques sur leurs bateaux qui intéressèrent vivement Colbert. Rappelons que le marquis de Langeron sera nommé inspecteur des constructions navales en 1684 et, ultérieurement, commandant du Canal de Versailles. Il va de soi que ce cumul de fonctions répond à une cohérence politique dans l'esprit de Colbert.



Figure I-3.1/20 – Gondole de Venise au XVII^{ème} siècle
(Nicolas de Poilly, XVII^{ème} siècle, BNF réf. IC 10FT 4)

Les gondoles vénitiennes (figures I-3.1/20 et 21) offertes à Louis XIV furent accompagnées par les quatre premières familles de gondoliers qui vinrent s'installer à la « Petite Venise » construite sur la berge nord de la tête du Canal. D'autres embarcations de même type furent construites à Versailles dont la *Grande gondole*, embarcation de prestige, décorée par Philippe Caffiéri, mise en service en 1678, qui mesurait près de 10 mètres de long. Les « gondoles de suite », noires et dépouillées étaient de tailles sensiblement plus modestes, et ne pouvaient accueillir que de deux à quatre passagers assis, rarement six.

Louvois, en 1684, fit appel à de la main d'œuvre vénitienne pour renouveler le parc de ces embarcations : « Le Roy seroit bien ayse de faire faire sur le canal

Gondole de l'Ambassadeur de France, pendant le XVII^e siècle :

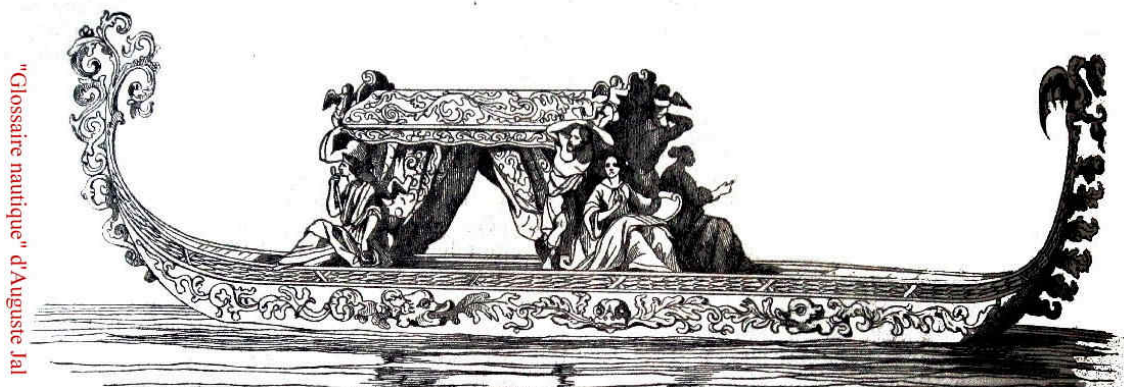


Figure I-3.1/21 – Gondole d'apparat d'un ambassadeur à Venise au XVII^{ème} siècle
(Glossaire nautique d'Auguste Jal, p. 790)

de Versailles quelques gondoles et péotes. Je vous supplie de me mander s'il n'y aurait point à Venise quelque jeune homme entendu à ces sortes d'ouvrages qui voulust faire un voyage icy à prix raisonnable »²⁰².

❑ *Un heu*

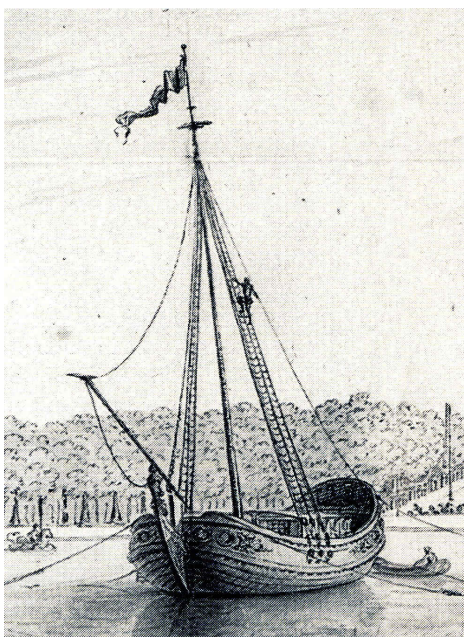


Figure I-3.1/22 – Heu sur le Grand Canal de Versailles
(Musée du château de Versailles, MV 8545)

Un heu (figure I-3.1/22) fut lancé sur le Canal en 1675. Il s'agissait d'un petit bâtiment hollandais à voile – dont dérivèrent les « yacks » anglais –, de 15

²⁰² Lettre de Louvois, datée du 16 juillet 1684, adressée à Michel-Jean Amelot de Gournay. Service historique de la Défense, Terre, Vincennes, Terre, A¹ 715, folio 406.

mètres de long environ, portant un mât, très rond de coque et de faible tirant d'eau. Il disposait d'une chambre placée au milieu du pont.

Une autre embarcation hollandaise flotta sur ses eaux, mais la date de son lancement reste inconnue.

❑ Des vaisseaux

Trois vaisseaux figurèrent sur le Canal. Les deux premiers, les vaisseaux du

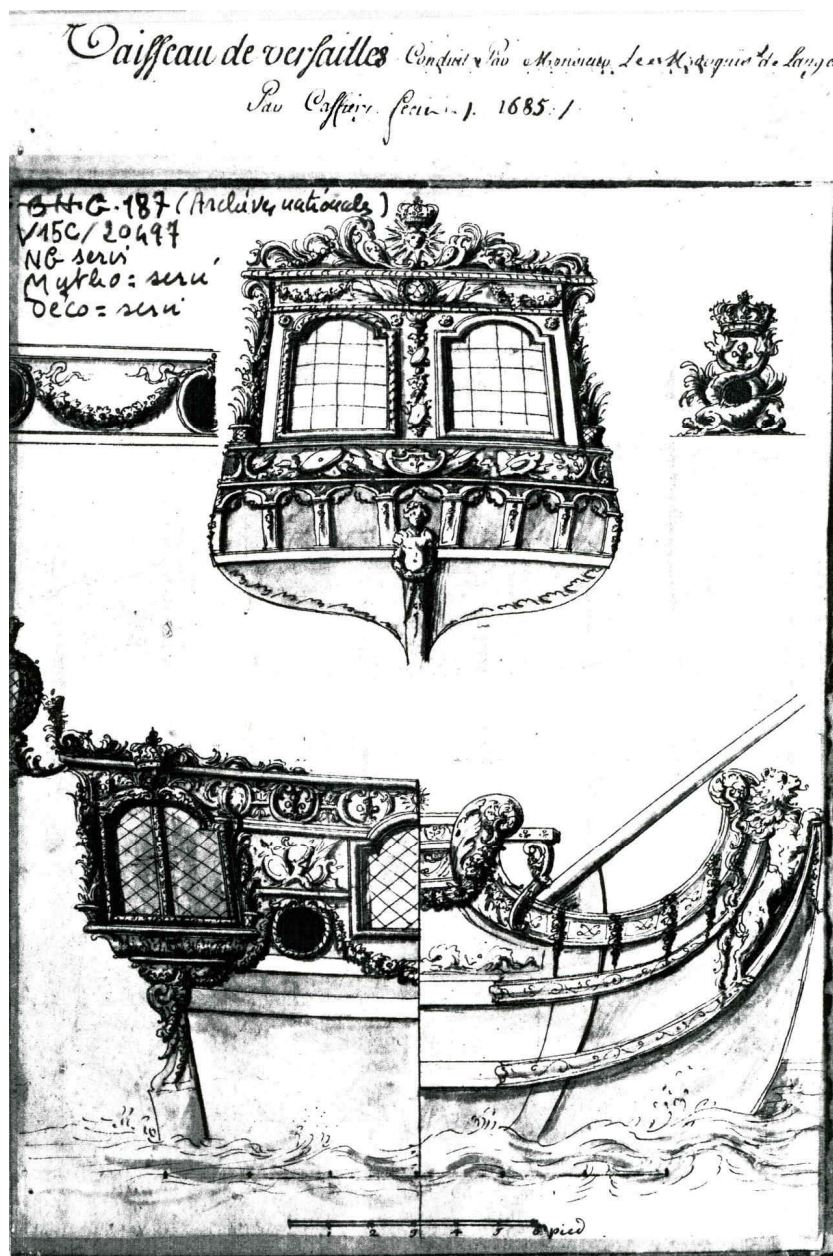


Figure I-3.1/23 – Dessins du vaisseau de Versailles lancé en 1685
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales)

Roi, furent mis à l'eau, l'un en 1669 et l'autre en 1685 (figure I-3.1/23). Pour le premier comme pour le second, des documents d'archives – respectivement

*l'Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*²⁰³ et un *Mémoire des toiles cirées et pavillons pour nos vaisseaux-1697*²⁰⁴ – précisent la longueur du pavillon royal arboré à la poupe : 18 à 19 pieds, soit 5,85 à 6,17 mètres. La pratique en vigueur à l'époque²⁰⁵ voulait que cette mesure égale celle du maître bau – ou largeur maximum du bâtiment – et les standards de construction considéraient que la longueur de la coque du bâtiment devait être environ quatre fois la dimension du maître bau²⁰⁶.

D'où :

Largeur des deux vaisseaux de Versailles : entre 5,85 et 6,17 mètres.

Longueur des coques des deux vaisseaux de Versailles : entre (5,85 mètres x 4) 23,40 mètres et (6,17 mètres x 4) 24,68 mètres.

Si l'on considère que le mât de beaupré représentait environ 1/6^{ème} (ou 0,1667) de la longueur de la coque, la longueur hors tout du navire atteignait entre (23,40 mètres x 1,1667) 27,30 mètres et (24,68 mètres x 1,1667) 28,79 mètres.

Les deux vaisseaux, ainsi, étaient très vraisemblablement de même gabarit bien que le premier lancé ait, seul, bénéficié du qualificatif très versaillais de « grand ». Tous deux portaient une artillerie, vraisemblablement identique²⁰⁷ – deux rangs de batteries de 6 et 4 livres avec un total de « 32 petites pièces de canon » (16 pièces par bord²⁰⁸) – qui couta vingt mille cinq cent quatre-vingt dix neuf livres²⁰⁹ pour le premier des deux, en 1670.

On peut s'interroger sur la vocation de ces deux vaisseaux. Le premier a été mis sur le Canal dès que des bateaux y ont été lancés. Ces précurseurs étaient soit des équipements de loisir nautique – chaloupes, barge – soit des bateaux atypiques – felouques napolitaine et provençale, embarcation biscayenne – qui constituaient une collection originale à cette époque où les « cabinets de curiosités »²¹⁰ et la mentalité correspondante étaient très en vogue.

²⁰³ GUIFFEY Jules, *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, imprimerie de l'Art, Paris, 1885-1886, p. 261.

²⁰⁴ Archives nationales O¹ 1793

²⁰⁵ BOUDRIOT Jean, *Le vaisseau de 74 canons, traité pratique d'art naval*, tome 4, éd. A.N.C.R.E, Nice, 1977, p. 12.

²⁰⁶ Règlement de 1673 et ordonnance de 1689. Cette dernière prévoyait un rapport entre la longueur et la largeur (longueur étrave-étambot/maître bau) des vaisseaux de 3,70 mètres pour ceux de premier rang, de 3,61 et 3,65 pour ceux de second rang, de 3,68 et 3,67 pour ceux de troisième rang, de 3,69 pour ceux de quatrième rang et de 4,00 pour ceux de cinquième rang.

²⁰⁷ GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, années 1670 et 1685.

²⁰⁸ Le commandant Démerliac mentionne « 13 canons », c'est-à-dire probablement treize canons par bord (*Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 172).

²⁰⁹ GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, année 1669.

²¹⁰ Les cabinets de curiosités – ou « chambres des merveilles » – étaient composés de collections d'objets – inédits et originaux – de la terre, de la mer et des airs, à coté de

Contrairement aux navires à rames méditerranéens – les « bateaux longs », galères, galiotes, brigantins – qui atteignaient l'apogée de leur développement, les « bateaux ronds », notamment les vaisseaux de hauts bords, étaient alors en pleine croissance. Il est donc vraisemblable que ce premier vaisseau de Versailles ait été classé au rang des curiosités initiales du Canal, tout en participant, à l'égal des galiotes et du brigantin²¹¹, à la représentation de la flotte et à l'évocation de la puissance du Roi.

Le second vaisseau fut lancé en 1685, au zénith du règne du Roi-Soleil. Louvois avait succédé à Colbert depuis deux ans aux fonctions de surintendant des Bâtiments, en charge notamment de Versailles. La constitution de la collection des curiosités navales du Grand Canal était alors achevée depuis la fin de la décennie 1670. Le marquis de Langeron, commandant du Canal, supervisa personnellement la construction de ce second vaisseau. Sa décoration fut particulièrement soignée, à l'image de ce que rapportent les *Comptes des Bâtiments du roi*²¹² pour l'année 1698 : les murs intérieurs des chambres qui s'y trouvaient aménagées étaient tapissés de vingt sept petits miroirs²¹³.

Quelques semaines après son lancement, la *Grande galère* ou *Mignonne* était mise à l'eau à son tour, laissant présumer une simultanéité de décision pour la construction des deux navires, procédant donc d'une même volonté visant notamment à équiper le Canal de symboles figurant de façon éclatante la magnificence et la force navales du Prince au Levant comme au Ponant.

Il est intéressant de considérer, par ailleurs, le délai de réalisation d'un pareil bâtiment, comprenant sa construction elle-même, sa décoration et son aménagement.

L'ensemble des travaux dura moins de quatre mois :

- ♦ Lettre de Louvois datée du 24 avril 1685 : « [...] Je vous prie de me mander dans quel temps vous arriverez icy [à Versailles] avec les ouvriers nécessaires pour travailler au vaisseau que le roi veut faire construire pour mettre sur le canal [...] »²¹⁴.
- ♦ Journal du marquis de Dangeau : « Le lundi 27 août 1685, le roi se promena dans ses jardins et vit mettre à l'eau un vaisseau qu'il a fait bâtir et dont Langeron a ordonné la construction »²¹⁵.

réalisations humaines. La mode de ces cabinets, très répandue en Europe, culmine au XVII^{ème} siècle. Ces collections éclectiques ont joué un rôle important dans l'essor de la science moderne, et constituent les ancêtres des musées.

²¹¹ Construit en 1669, il est vraisemblable que le brigantin fut désarmé dans le cours de la décennie 1670.

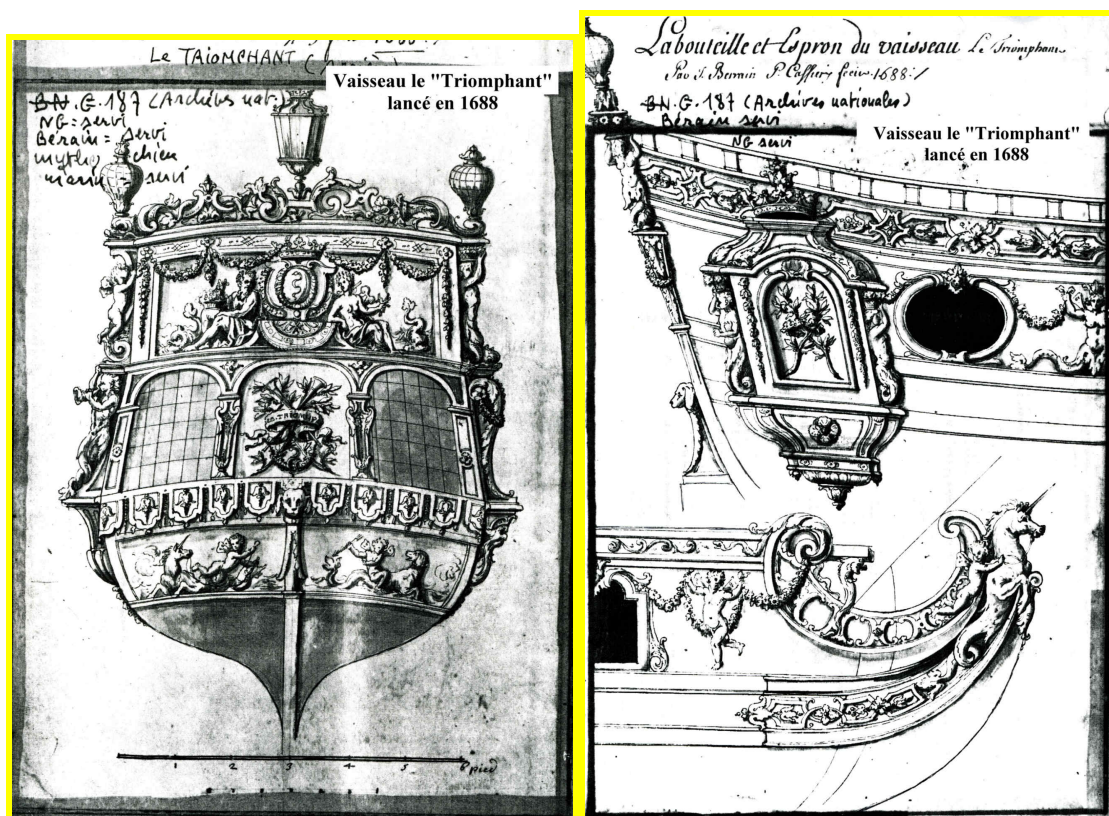
²¹² GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, année 1698, et *Archives nationales*, O¹ 1792.

²¹³ Archives nationales, O¹ 1792.

²¹⁴ Lettre de Louvois au marquis Joseph de Langeron (1649-1711), commandant du Canal de Versailles. Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 744, folio 498.

²¹⁵ DANGEAU (de) Philippe (Courcillon, marquis de) *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, éd. Soulié et Dussieux, Paris, 1854-1860, p. 192.

Bâtiments de deux ponts, portant trois mâts, il ne s'agissait probablement pas de constructions spéciales expressément conçues à l'échelle du Canal, mais de navires d'un type existant, adaptés aux caractéristiques de leur fonction à Versailles, car une classe de petits vaisseaux – cinquième rang ou frégate légère – était alors utilisée dans la Marine royale. Dassié plaçait parmi ces dernières les navires dont la longueur de l'étrave à l'étambot était comprise entre



Figures I-3.1/24 et 25 – Dessins du vaisseau de Versailles le *Triomphant* lancé en 1688.
Noter, sur les armoiries sculptées à la poupe, la couleuvre emblème de Colbert.
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales)

75 pieds (soit 24,36 mètres) et 81 pieds 3 pouces (soit 26,39 mètres)²¹⁶. Le « Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours »²¹⁷ mentionne les caractéristiques des frégates suivantes :

Noms des frégates	Dates de Service	Longueur hors tout	Nombre de canons
<i>Tempête</i>	1676-1690	31,8 mètres	20 à 28
<i>Mutine</i>	1676-1694	32,5 mètres	28
<i>Embuscade</i>	1682-1698	31,8 mètres	20 à 28

²¹⁶ DASSIE F., *Table pour trouver les proportions que l'on observe en la construction des navires*, in « Architecture navale – 1695 », réédition A.N.C.R.E., Nice, 2002.

²¹⁷ ROCHE Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte française de Colbert à nos jours*, tome I 1671-1870, éd. Roche, Levallois-Perret, 2005, p. 53, 57, 172, 320, 321 et 432.

<i>Naiade</i>	1696-1705	26,3 mètres	20
<i>Aurore</i>	1697-1720	29,9 mètres	24
<i>Naiade</i>	1706-1710	28,0 mètres	34

Ce ne sont donc pas des modèles réduits ou des navires « miniaturisés » comme on peut le lire sur bien des articles relatifs à la Flottille de Versailles.

Un autre vaisseau, plus petit, le *Triomphant* (figures I-3.1/24 et 25), a été lancé sur le Grand Canal en 1688. Il présentait sur sa poupe la couleuvre caractéristique des armes des Colbert²¹⁸, ici de Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay, qui succéda à son père à la mort de celui-ci en 1683 en qualité de secrétaire d'Etat à la Marine.

Compte-tenu des mesures du Canal et de son aérologie capricieuse, il est vraisemblable que ces bâtiments ne naviguaient pas librement sur le Canal. Ils étaient probablement remorqués, et leur dérive contrôlée, par des canots.

□ Des yacks

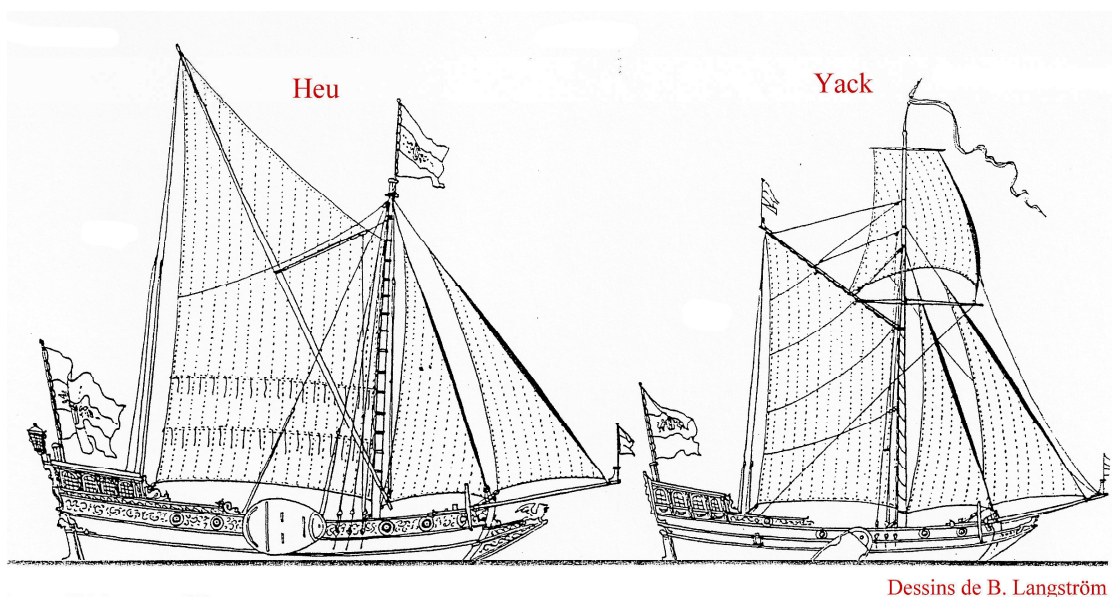


Figure I-3.1/26 – Comparaison entre un heu, à gauche, et un yack, à droite

Deux yacks, navire à voile de plaisance anglais fabriqués à Harwick (Angleterre), furent mis à l'eau du Canal en 1675.

Ces bateaux dérivent du heu (figure I-3.1/26), avec une coque affinée et un gréement modifié. L'un des deux, cependant, « est appareillé en chaloupe hollandaise comme les heux »²¹⁹. Tous deux jaugeaient vingt tonneaux, le premier, le « yack du roi » long de 15,59 mètres avec 0,97 mètre de tirant d'eau, et le second de 14,61 mètres avec 0,81 mètre de tirant d'eau.

²¹⁸ Du latin « coluber », couleuvre.

²¹⁹ Lettre de M. de Vauvray, intendant du Havre, datée du 10 août 1675, adressée à Colbert. Archives nationales, fonds Marine, B 3 19, folios 249, 251, 252.

Les embarcations de cette taille étaient, semble-t-il, particulièrement adaptées à la navigation à la voile sur le Canal, si l'on en juge par la lettre de Colbert datée du 8 septembre 1674, relative au yack du Roi, adressée à M. de Ruigny à l'ambassade de Londres : « [...] Surtout il faut qu'il fasse en sorte que ce bâtiment puisse se manœuvrer aisément et aille bien à la voile »²²⁰.

□ Des yoles

La yole était une sorte de canot à voile et à rames, long et étroit, rapide. Deux yoles, l'une bleue et l'autre blanche, furent mises à l'eau toutes les deux en 1674 (figure I-3.1/27).



Figure I-3.1/27 – Yole *Laïssa Ana* reconstruite à Villefranche-sur-Mer
(Cliché Bernard Desfeux)

c) UNE FEERIE SOMPTUEUSE ET CHATOYANTE QUI CONCOURRE A LA RENOMMÉE DU PRINCE

Familiers de la Cour, annexes flottantes du château, la plupart des bateaux de Versailles se devaient d'en refléter sur le Canal le charme, l'élégance, le faste, et surtout, ici comme partout à Versailles, de concourir à la renommée du Prince. Une petite barge affectée au frère et à la belle-sœur du Roi, portait, parmi d'autres richesses²²¹ :

« Un tendelet de velours bordé de lames d'or au milieu duquel sont les chiffres de Monsieur et de Madame, garny d'une frange de soie [soie] rouge cramoisy,

²²⁰ Archives nationales, fonds Marine, B 2 28, folio 309.

²²¹ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, op. cité, p. 252.

doublé d'un damas²²² rouge ».

« Quatre grands rideaux, sçavoir : deux [...] et deux [...] garnis de grande et petite dentelle d'or et d'agent [...] »

« Huit rideaux [...] de taffetas²²³ jaune [...] chamarrez d'une dentelle d'argent [...] ».

« Cinquante deux nœuds de rubens [ruban] d'argent et gris de lin, pour servir au meuble [équipement en étoffe] de damas jaune chamarré ».

« Vingt quatre autres nœuds de rubens, or et argent et vert, pour servir au meuble envoyé de Vincennes ».

« Cinquante nœuds de rubens, argent et rouge satiné, pour servir à renoïer les rideaux de taffetas blanc [...] ».

Ces embarcations étaient traitées comme des meubles précieux, certaines dessinées par Le Brun, sculptées par Puget²²⁴, et faisait l'objet de l'intérêt le plus attentif du souverain. « La majeure partie des décorations extérieures sont conçues selon un mémoire de dessins proposés par l'artiste au roi. Peintres, doreurs, sculpteurs interviennent après la construction, lorsque le bâtiment a été [monté ou] remonté à la Petite Venise [...] Les peintures sont vives, car elles sont davantage mises en lumière par la dorure, et peuvent se voir de loin [...] Elles confèrent à la flottille une théâtralité certaine »²²⁵.

Louis XIV n'hésita pas, par exemple, à envoyer ses artistes appliquer le « goût français » sur les deux yacks commandés en Angleterre : « Le Roi condescend volontiers à l'envie qu'il [le constructeur anglais, Mr. Deane] a de rendre les deux yacks, qu'il prend soin de faire bastir pour Sa Majesté, les plus beaux et les plus parfaits qu'il sera possible, et, pour cet effet, d'en faire faire la sculpture en Angleterre. Mais pour cela, Sa Majesté désire qu'il envoie les figures ou plans des pièces qu'il estimerait nécessaire d'orner de sculpture ou peinture, avec les mesures justes de chacune, afin que Sa Majesté puisse faire faire icy [en France] des dessins, et envoyer ensuite des sculpteurs français pour les porter audit sieur Deane, et les exécuter »²²⁶. A l'arrivée à Versailles des deux navires, l'officier chargé de leur réception écrivit, le 20 août 1675, à Colbert : « Ces deux vaisseaux me semblent beaux, la sculpture est faite partie par des sculpteurs anglais et partie par des sculpteurs français ; la différence des manières est très grande, et les Anglais ne sauront pas de longtemps autant que les Français »²²⁷.

²²² Damas : tissus présentant des dessins satinés sur un fond mat.

²²³ Taffetas : étoffe de soie très mince tissée comme de la toile.

²²⁴ Pierre Puget, éminent sculpteur français né à Marseille, 1620-1694.

²²⁵ HALNA DU FRETAY Amélie, *La petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master 1 de muséologie, 2008, p. 43 (Ecole du Louvre / Centre de Recherche de Versailles).

²²⁶ Instructions de Colbert à M. de Ruigny en mission en Angleterre, 21 novembre 1674, Archives nationales, fonds Marine, B 2 28, folio 383 et 384.

²²⁷ Lettre de M. Perraut à Colbert, 20 août 1675, *Mélanges Colbert*, 172 bis, folio 393.

L'Inventaire général des meubles de la Couronne sous Louis XIV fournit des informations précises sur l'aménagement des différents bateaux de la Flottille²²⁸. Des extraits des descriptions qui y figurent peuvent donner une idée de la qualité du décor :

❑ BRIGANTIN

« Un tendelet²²⁹ de brocat²³⁰ bleu, or et argent, doublé d'un autre brocat approchant, garny d'une crespine²³¹ or et argent, à quatre grosses houppes²³² or et argent et bleu. [...] »

« Quatre petites pentes²³³ dudit brocat, garnies de frange et mollet²³⁴ or et argent pour servir au-dedans de la chambre. Trois coussins de mesme brocat, avec leurs soubassements garnis de frange or et argent, avec trois housses de serge²³⁵ de Londres bleue pour couvrir lesdits coussins. [...] »

« Un grand pavillon de damas par bandes, moitié blanc et moitié bleu de quatre lez [1,95 mètre], sur 2 aunes 2/3 [3,17 mètres] de long avec les armes du Roy brodées à double face garnies de mollet or et argent par trois costez ; ledit pavillon est pour mettre au derrière dudit brigantin. [...] »

« Un grand voile de damas coupé par bande, moitié blanc et moitié bleu, à un des costez d'un mollet de soie blanc et bleu, garny de ses cordes de fleurette [?] blanc et bleu ».

« Une flamme de taffetas de deux léz [0,97 mètre], un blanc et un bleu, de 8 aunes 1/3 [9,90 mètres] de long, garnie de deux houppes et cordons or, argent et soie. [...] »

« Quatorze banderolles²³⁶ de damas coupées par bandes, moitié blanc et moitié bleu ».

²²⁸ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, op. cité, p. 243 à 246.

²²⁹ Tendelet : petite tente tirée sur l'arrière d'un canot ou au-dessus du pont d'une embarcation, ou au-dessus de son carrosse, pour protéger ses passagers de la rigueur du climat. Il y avait deux tendelets (petites tentes) à la poupe d'une galère : le tendelet de guérite posé sur une sorte de berceau, et, au-dessus, le « grand tendelet » très décoré, fixé plus ou moins à l'horizontal avec deux ou trois pans verticaux.

²³⁰ Brocat ou brocart : étoffe de soie brochée d'or ou d'argent ou des deux ensembles. Brocher signifie : passer en divers sens dans une étoffe des fils d'or, de soie, etc. en y figurant un dessin.

²³¹ Ramages : représentation de rameaux, de feuillages, de fleurs, etc. sur une étoffe.

²³² Crespine ou crépine : ouvrage de passementerie travaillé à jours par le haut, et pendant en grands filets ou franges par le bas.

²³³ Houppes : touffe souvent constituée de grandes plumes.

²³⁴ Pantons ou pentes : il s'agit des pans d'un dais, d'une tente, d'un ciel de lit, etc.

²³⁵ Mollet ou molet : petite frange servant à la garniture des meubles.

²³⁶ Serge : étoffe légère à armature de fils de coton ou, plus généralement, de soie.

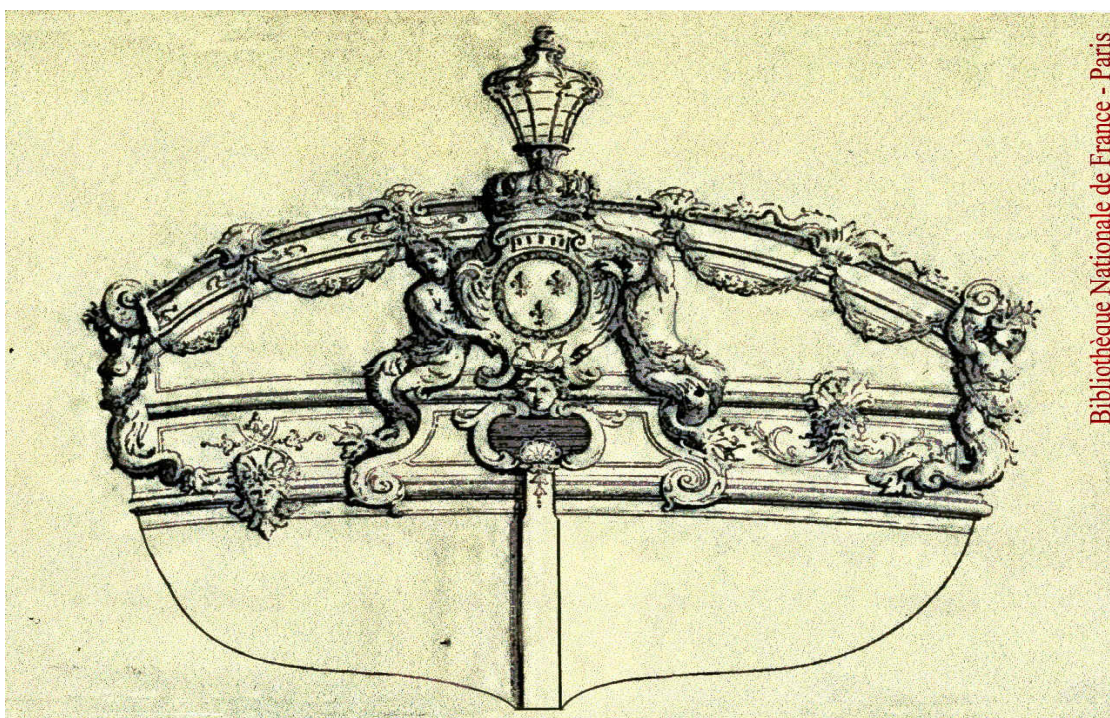
²³⁷ Banderole : petit pavillon installé à la bande (sur le bord) du navire considéré.

« Quatre bouquets de plumes blanc et bleu ».

« Un tapis de la Savonnerie²³⁷, ayant deux aunes [2,38 mètres] de long sur deux aunes moins demy tiers [2,18 mètres] ».

❑ CHALOUPES

Ces bateaux présentaient un luxe d'ornement des coques dont de nombreux dessins subsistent dans les archives (figure I-3.1/28), réalisés par les Caffiéri²³⁸ ou par Bérain²³⁹ notamment.



Bibliothèque Nationale de France - Paris

Figure I-3.1/28 – Projet de tableau arrière d'une embarcation (chaloupe) dessiné par Jean Bérain
(Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 45, pl. 27)

Elles étaient magnifiques, précieuses, tant par leurs délicates sculptures couvertes d'or qui en décoraient notamment la proue, la poupe et les plat-bords²⁴⁰ de la coque – revêtue pour le reste d'un enduit blanc-beige²⁴¹ – que par les broderies (figure I-3.1/29) et tissus précieux enrichis d'or et d'argent qui en composaient le baldaquin ou tendelet, en garnissaient l'intérieur et recouvraient

²³⁷ La manufacture royale de la Savonnerie a été créée en 1631 et fabriquait des tapis d'aspect velouté ou de type persan. Elle a été réunie à la manufacture des Gobelins en 1828.

²³⁸ Caffiéri père et fils, le plus célèbre, Philippe (1634-1716) sculpteur de grand renom qui a produit de nombreuses œuvres majeures durant le règne de Louis XIV. À partir de 1683 et durant plus de vingt-cinq ans, il travailla comme maître-sculpteur des vaisseaux du Roi.

²³⁹ Bérain (1639-1709) graveur et peintre d'ornements de Louis XIV, dont il décora de nombreux vaisseaux. Il fut dessinateur de la Chambre et du Cabinet du Roi.

²⁴⁰ Plat-bord : suite de larges bordages placés horizontalement sur la partie supérieure du pourtour d'un navire.

²⁴¹ L'enduit consistait dans un mélange de brai (résidu de distillation de goudrons de diverses provenances), de soufre et de suif, destiné à renforcer l'étanchéité de l'embarcation.

les sièges, les coussins et le sol. Tout était traité avec raffinement, jusqu'aux cordages de couleurs cramoisie et aurore. Ces superbes embarcations se distinguaient les unes des autres par la teinte des étoffes qui les habillaient et décidaient de leur nom : il y eut ainsi, au fil du temps, six chaloupes rouges, deux jaunes, deux vertes, une verte et blanche, une bleue et une noire qui dérogea à la règle commune en tirant son appellation de l'aspect inhabituellement sombre de sa coque destiné à mettre en valeur l'or des sculptures et le vermillon couvrant ses parois intérieures.

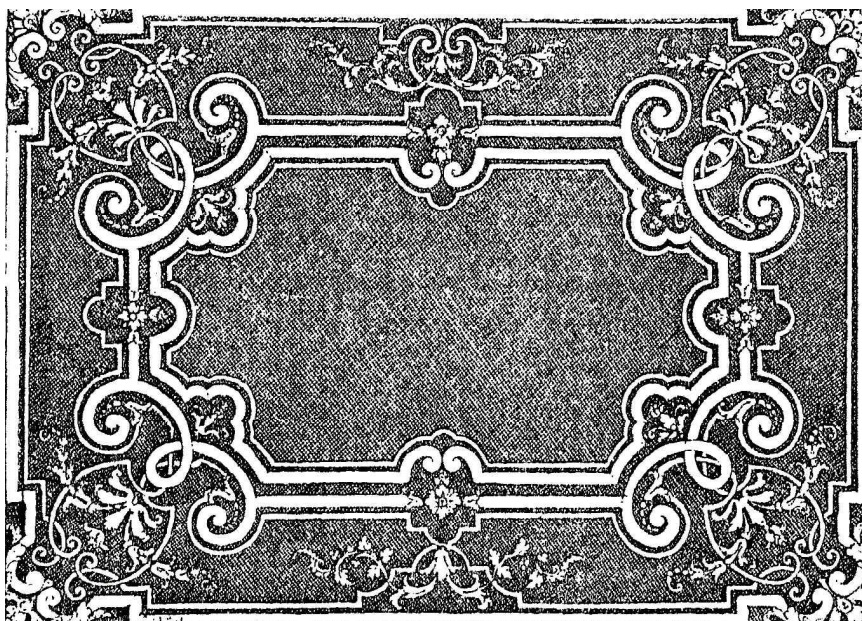


Figure I-3.1/29 – Broderie dessinée dans l'*Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV* (1663-1715)

L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*²⁴² daté de 1669 décrit les aménagements²⁴³ des six premières chaloupes, lancées sur le Canal, dont des extraits relatifs à la chaloupe verte et à la rouge peuvent donner un exemple représentatif de l'agencement fastueux de ces bateaux que, pour l'essentiel, seule la couleur différenciait :

- ♦ « Un tendelet de damas vert [...], garny tout à l'entour d'une crespine à la milanaise²⁴⁴, tout or, avec quatre houppes aux quatre coins or et soye »,
« Trois coussins²⁴⁵ de damas [vert] avec leurs soubassements, garnis de

²⁴² GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de La Couronne sous Louis XIV* (1663-1715), op. cité, p. 247 et 252.

²⁴³ Ces inventaires annuels sont très précis quant aux matériaux et type de passementerie utilisés, quant aux couleurs et aux dimensions de chaque élément cité.

²⁴⁴ Ouvrage à la milanaise : ouvrage de passementerie dont le fond est un fil recouvert de deux crins de soie, dont l'un forme sur le fil un petit relief à distances égales.

²⁴⁵ Les coussins sont ici probablement des carreaux, c'est-à-dire de petits sièges équipés chacun d'un coussin, portés par un soubassement (ou une assise), généralement carré.

frange et mollet tout or »,

« Quatre petites pentes de damas [vert] pour le dedans de la chambre, garnies de franges et mollet tout or »,

« Huit rideaux [...], qui sont de damas [vert] [...], garnis de frange et mollet tout or »,

« Un grand pavillon de damas [vert], garny d'un mollet d'or par trois costez, ledit pavillon est pour mettre sur le derrière de ladite chaloupe »,

« Une flamme de taffetas vert [...], garnie de deux houppes et cordons or et soye »,

« Une douzaine ½ d'esguillettes or et soye pour attacher lesdits pavillons »,

« Deux tapis de damas [...], pour couvrir les balustres, garnis tout autour d'un mollet d'or [...] ».

- ♦ « Un tendelet de damas rouge, broché d'or [...], doublé de taffetas rouge, garny de franges d'or de trois doigts tout autour [...] »,

« Huit rideaux de taffetas rouge [...] avec franges et mollet d'or [...] ».

En 1676, l'*Inventaire* décrit les étoffes employées pour la chaloupe aurore : « Une garniture consistant en un tendelet avec ses pentes de dedans et quatre houppes aux coins, quatre rideaux [...], trois coussins avec leurs soubassements, un petit dossier picqué, un grand pavillon [...] et une banderolle avec deux houppes, le tout de damas aurore, garny de frange, crespine et mollet d'argent, une flamme de taffetas blanc »²⁴⁶.

❑ GALERES

Les vaisseaux, du fait du volume visuel qu'ils pouvaient occuper dans l'espace, étaient certainement remarquables dans le panorama général du Domaine vu depuis la Galerie des Glaces ou depuis l'Allée verte.

Cependant, quelle que fut la magnificence des navires de la Flottille, le plus somptueux, le plus spectaculaire d'entre eux, le plus emblématique de Versailles au Grand Siècle fut la *Grande Galère* ou *Mignonne*, construite et lancée en 1685, magnifiquement décorée par Philippe Caffiéri (c.f. troisième partie). Sa longueur dépassait celle des vaisseaux du Canal.

De la galère construite en 1681, on ne sait rien si ce n'est qu'elle devait être « d'une propreté extraordinaire, estant destinée pour être toujours sous la vue du Roy »²⁴⁷. Il n'existe aucun document financier à son sujet, et l'on peut se demander si elle a été réellement fabriquée.

²⁴⁶ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, op. cité, p. 313.

²⁴⁷ Lettre de Colbert du 15 mai 1681, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome III première partie, Marine et galères, publiées par Pierre Clément, Imprimerie nationale, Paris, 1861-1882, p. 208.

❑ GALIOTES

Les galiotes, à l'image de toute la Flottille, étaient conçues pour en faire des sujets d'admiration :

« 3 avril-2 septembre [1669], à Paul Jubilot, menuisier, pour reste et parfait payement des ouvrages de menuiserie et sculpture qu'il a faits et fait faire à une galiote et à plusieurs autres petits vaisseaux qui sont sur le canal, 3 267 livres »²⁴⁸.

« 1^{er} mars [1670], à Guénard, doreur, pour parfait payement de 2 350 livres à quoy monte les ouvrages de dorure qu'il a faits à une galiote du grand canal, 550 livres »²⁴⁹.

L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*²⁵⁰ fournit des renseignements complémentaires relatifs aux étoffes décoratives, par exemple :

« Un grand tendelet, parsemé de fleurs de lis, orné dans le milieu d'un soleil et de six chiffres couronnez, garny d'une crespine d'or à la milanaise à deux costez, et d'une frange aux deux autres ».

« Une fort grande flame toute unie, où il y a seulement un soleil dans le milieu, garnie de molet²⁵¹ ; une autre flame plus petite, avec un chiffre, aussy garnie de molet d'or ; une autre flame, plus petite que la précédente ; une autre flame, encore plus petite [...] ».

❑ GONDOLES

Les gondoles d'apparat, quoique plus petites que les chaloupes, surclassaient celles-ci en magnificence. Les premières à flotter sur le Grand Canal, fin 1673, offertes par Venise, plus fastueuses encore que les plus remarquables vues sur la Lagune quinze mois auparavant lors de l'entrée officielle dans la Cité des doges du comte d'Avaux, l'ambassadeur de France.

L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* daté de 1675 donne la description des tissus qui garnissaient les deux gondoles offertes par la Sérénissime²⁵² : L'une était vouée au rouge et à l'or, avec un « tendelet de tissus d'or, à grandes fleurs d'or frisé, liseré de soie rouge cramoisie, garni d'une frange d'or », doublé vers l'intérieur de « brocat à fond d'or, à fleurs d'or et d'argent, liseré de soie rouge », équipée de coussins de satin jaune posés sur un

²⁴⁸ GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, année 1669.

²⁴⁹ Ibidem, année 1670.

²⁵⁰ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, op. cité, p. 279.

²⁵¹ Mollet (ou molet) : petite frange servant à la garniture des meubles.

²⁵² GUIFFREY Jules, *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, op. cité, p. 306 et 307.

tapis de Perse à fond d'or parsemé de fleurs de toutes couleurs, et à bordure d'argent aussi parsemé de fleurs. Les nuances bleu et aurore dominaient sur la seconde gondole, couverte d'« un tendelet de velours à ramages bleu, fond de satin aurore, avec sa queue séparée de même velours, garni de crespine et mollet de soie, doublé de toile jaune », avec des coussins de satin aurore. Le tapis était de velours bleu.

Quelques années plus tard, à partir de 1678, des « gondoles » furent dessinées, construites et décorées à Versailles. Bérain élabora un projet dans ce cadre : « La frise du tour de la gondole et de la poupe, les mascarons²⁵³ et les coquilles²⁵⁴ seront de sculpture dorée, le reste des ornements seront peints en jaune rehaussé d'or sur un fond vert ou bleu. A l'égard des ornements de la chambre, il faut choisir des pilastres où sont les têtes et non pas les Tritons. Les têtes et les moulures seront dorées. Les ornements peints en jaune rehaussé d'or sur un fond bleu ou vert comme tout le reste [...] Le dedans de la chambre pourrait être peint. Cependant, je la trouverais mieux garnie d'étoffe »²⁵⁵.

Bérain conçut une autre embarcation de même type, inspirée cette fois de la gondole d'apparat construite par M. de Varangeville, successeur de M. d'Avaux à Venise, pour le transporter à l'occasion de son entrée officielle dans la Cité des Doges en septembre 1679 : « La gloire du Roi [Louis XIV] et ses qualités font le sujet des dessins de cette barque [gondole] par des figures qui représentent la Valeur, la Sagesse, les Lumières et la Puissance de Sa Majesté. Le bateau en est orné jusqu'à fleur d'eau ; on y a peint en dehors des combats de Tritons et de Naïades contre des monstres marins [...] La proue et la poupe de ce petit bâtiment sont d'une sculpture où les ouvriers se sont surpassés. Ce sont des rinceaux²⁵⁶ de feuilles d'où sortent des enfants tenant d'une main des couronnes de lauriers, et de l'autre des sceptres et des palmes, et à l'endroit le plus apparent de la proue, est la Gloire assise sur des nuées appuyée sur une couronne et portant un brandon de feu [...] Le fer de proue que l'on avait fait jusqu'ici tout uni, est travaillé au ciseau et a la forme d'un dragon. Celui de la poupe est une tige de feuillages et de fleurs grotesques²⁵⁷ d'un dessin très recherché »²⁵⁸. La chambre était ornée de damas ou de brocart rouge à fleurs d'or garni de crespine d'or à la milanaise. Les rideaux, coussins, dossiers et

²⁵³ Mascarons : ornement représentant une tête humaine, animale ou mythologique sculptée généralement en bas-relief.

²⁵⁴ Coquille : petit ornement sculpté en bas-relief sur un quart de cercle auquel l'artiste donne la forme d'un dos de coquille (ou d'une conque marine).

²⁵⁵ Description de l'embarcation notée par Jean Bérain sur son *Desseing d'une gondole à l'usage du Roy*, Bibliothèque nationale de France, Ic 45, pl. 26.

²⁵⁶ Rinceau : ornement peint ou sculpté, en creux ou en relief, de forme recourbée, imitant des branchages infléchis, rapporté sur un fond.

²⁵⁷ Grotesque : se dit de figures bizarres dans lesquelles la nature est contrefaite. Ces sortes de figures ont été appelées ainsi parce qu'on en a découvert de ce genre aux XV et XVI^{èmes} siècles dans différentes grottes.

²⁵⁸ PRACOMTAL (de) Aliette, *Un ambassadeur de Louis XIV à Venise, 1679-1682*, Bertoux-Luneray, Paris, 1989, p. 29 à 36.

tapis provenaient des mêmes tissus précieux, brodés, galonnés, moletés et frangés d'or et d'argent, le tout agrémenté de houppes et de glands d'or. Des tapisseries de la manufacture de la Savonnerie, notamment, en constituaient les portières.

□ VAISSEAUX

De même que les deux vaisseaux – celui lancé en 1669 et l'autre en 1685 – étaient probablement de construction identique, de même il est vraisemblable que leur ornementation externe ait été réalisée – par Pierre Mazeline²⁵⁹ pour le premier, par Philippe Caffiéri pour le second – selon les mêmes méthodes, les mêmes couleurs et les mêmes thèmes classiques de la décoration navale en usage sous Louis XIV²⁶⁰. Les œuvres mortes restaient importantes à la poupe qui offrait ainsi de grandes surfaces propres à une décoration abondante ; les coques étaient peintes alternativement de bandes noires et ocre jaune ; une teinte ocre rouge couvrait l'intérieur des vaisseaux²⁶¹.

Le Service historique de la Défense conserve les dessins des sculptures de la poupe, des bouteilles et de la proue du second vaisseau (1685) réalisés par Caffiéri²⁶².

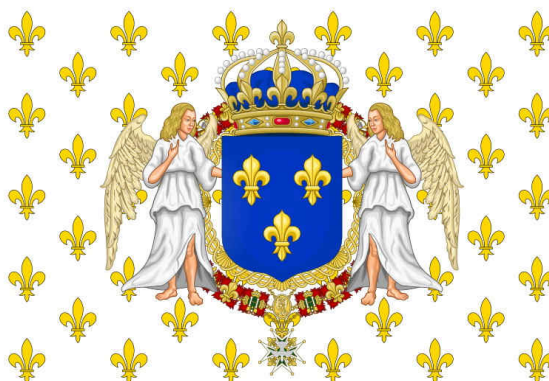


Figure I-3.1/30 – Pavillon royal des vaisseaux (à fond blanc, celui des galères était à fond rouge)

L'aménagement intérieur et la décoration des superstructures du premier vaisseau (1669) nous sont connus grâce à l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*²⁶³ :

« Un grand pavillon de damas blanc, brodé à double face, où sont les armes du

²⁵⁹ Pierre Mazeline (1633-1708) sculpteur.

²⁶⁰ THERON Magalie, *La décoration navale en France entre 1660 et 1830*, in « Les génies de la mer », éd. Musée du Québec et Musée national de la Marine, Paris, 2001, p. 45 à 52.

²⁶¹ *La construction navale en bois du XVII au XIX^{èmes} siècles*, document du service culturel du musée national de la Marine, Paris (www.musee-marine.fr).

²⁶² Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).

²⁶³ GUIFFREY Jules, « *Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)* », op. cité, p. 261.

Roy dans le milieu et quatre devises aux quatre coins, le tout en broderie or et argent, ayant 12 pieds [3,90 mètres] de large et 18 pieds [5,85 mètres] de long pour la poupe [figure I-3.1/26]. Un autre pavillon, aussy de damas blanc, de 6 pieds [1,95 mètre] de large et neuf pieds [2,92 mètres] de long en broderie à double face or et argent, dans le milieu un Soleil et quatre cornes d'abondance aux quatre coins pour le hault du grand mast.

Un pavillon pour le mast de mizenne de 4 pieds [1,30 mètre] de large et de 11 pieds [3,57 mètres] de long de taffetas moittié rouge, moittié blanc [...].

Vingt trois flammes pour le grand mast de taffetas blanc et bleu, de différentes largeurs et longueurs.

Les pavesades²⁶⁴ du tour du navire de damas rouge et une bande de damas blanc brodé avec broderie des armes [figure I-3.1/30] et chiffres du Roi [...] ; la pavesade de la grande hune [...] de damas rouge [...] semée de fleurs de lys d'or avec une bande de damas blanc tout autour, garnie de molet d'or ; la pavesade de la hune d'artimon et celle du beaupré [...] de damas rouge, semée de fleurs de lys d'or avec une bande de damas blanc tout autour, garnie de molet d'or,

3 fauteuils et 12 tabourets avec leur housse de brocat or et argent à fonds rouge, garnis de frange et molet or et argent, avec leurs fausses housses de tabis²⁶⁵ rouge cramoisi, [...]

1 table brisée²⁶⁶, avec un tapis dudit brocat, garni de frange et de molet d'or et d'argent, avec fausses housses de tabis rouge cramoisy, et un autre de cuir rouge brodé d'un galon de soie ».

3.1₂ LE SERVICE DE LA FLOTILLE

La Flottille royale n'était pas qu'un simple ensemble de bateaux entretenus et souvent construits sur les bords du Canal. Des équipages, des ouvriers, des soldats, toute une communauté structurée la servait et en vivait.

A l'exception des gondoliers, dont l'effectif ne dépassa jamais quatorze personnes, en 1686 et 1689²⁶⁷, l'essentiel du personnel de la Flottille provint des équipages et régiments de la flotte.

Aucun forçat, bien sûr, dans ces équipes, et les galériens condamnés, même libérés de leur chaîne, restaient indéfiniment sous le coup d'une interdiction de

²⁶⁴ Pavesade : bandes de toile tendues autour des bords d'un navire, initialement d'une galère, soit pour cacher le pont et son activité, soit pour décorer le bâtiment. Dans le cas d'un vaisseau, elles se fixaient à l'extérieur du navire le long des gaillards et aussi autour des différentes hunes.

²⁶⁵ Tabi ou tabis : sorte de moire de soie très onduée d'origine orientale.

²⁶⁶ Meuble brisé : meuble qui peut se plier sur lui-même.

²⁶⁷ HALNA DU FRETAY Amélie, *La petite Venise à l'époque de Louis XIV*, op. cité, annexes p. 11.

venir à Paris et de rester en tout lieu où se trouvait le roi²⁶⁸. Il est très vraisemblable que les forçats dont il est encore fait mention dans les années 1670²⁶⁹, étaient employés dans le Domaine royal à des travaux de force pouvant occasionnellement avoir trait au Canal et/ou aux bateaux, mais certainement pas en qualité de membres des équipages de ceux-ci, et moins encore à la vue du roi. De surcroît, les instructions de Colbert puis de Louvois ne cessaient d'exiger du personnel affecté à la Flottille de « bonnes mœurs », une allure et un comportement irréprochables²⁷⁰.

Tous les équipages étaient composés d'hommes libres et tous – mariniers de rame, mariniers de voile, gondoliers ou soldats – étaient rémunérés. Tous aussi, pour être admis à servir sur le Canal, devaient avoir préalablement effectué au moins trois campagnes à la mer, de trois mois chacune, sur les navires du roi, ou, par faveur particulière de l'intendant de la Marine, sur des bateaux marchands.

A) LES ROLES ET LES METIERS

Le service de la Flottille mobilisait ainsi une petite société très active, composite et constituée de professionnels de spécialités très diverses. Chaque type de bateaux nécessitait un équipage entraîné car les spectateurs de la scène de Versailles disposaient tous d'un sens critique influent, et la sécurité de ces Grands n'autorisait aucun amateurisme ni improvisation. Mouvoir une gondole procédait d'un métier autre que de ramer sur un canot, une barge ou une chaloupe à six bancs, discipline tout aussi étrangère à la vogue debout d'une galère dont les voiles latines appelaient, en outre, un personnel différent des gabiers des vaisseaux.

Au regard du nombre de bateaux composant la Flottille, et en considérant que le Roi-Soleil tenait à être accompagné par la Cour en toutes circonstances, il semble raisonnable d'estimer que, durant les deux dernières décennies du XVII^{ème} siècle, le service de la Flottille pouvait mobiliser plus d'une centaine de personnes qualifiées. Nicolas Siméon, dans son ouvrage *Louis XIV et la mer*²⁷¹ estime l'effectif total à « près de 260 hommes commandés par Langeron ». Ce chiffre comprend probablement le personnel permanent et les saisonniers appelés en renfort pour la période estivale.

Ils n'étaient pas exclusivement attachés à des tâches nautiques, et pouvaient aussi être requis comme main-d'œuvre pour divers travaux, de manutention par exemple, en particulier pour monter ou démonter les décors ou s'occuper des

²⁶⁸ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, Fayard, Paris, 1985, p. 17.

²⁶⁹ Il est question de « forçats de la galère de Seine ». Cette présence n'est mentionnée qu'entre 1669 et 1678, laissant entendre qu'elle disparut peu après cette dernière date.

²⁷⁰ Lettre de Louvois à Denis de La Haye de Ventelay, ambassadeur à Venise, datée du 6 mai 1685 (Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 745, folio 166), et lettre de Louvois à Jean-Baptiste Colbert de Seignelay, secrétaire d'Etat de la Maison du Roi et de la Marine, datée du 25 avril 1686 (Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 764, folio 503).

²⁷¹ SIMEON Nicolas, *Louis XIV et la mer*, op. cité, p. 17.

illuminations lors des cérémonies et fêtes organisées par le Roi, ou encore, en hiver, pour participer à l'entretien du Canal.

A ce personnel s'ajoutaient celui des corps de métier d'assistance : en 1691, il y avait quatre charpentiers de marine, deux calfats et plusieurs gardes-magasin, des voiliers, forgerons, menuisiers, peintres, dessinateurs dont les Caffiéri – également sculpteurs – et Bérain, sculpteurs dont Puget, doreurs et fondeurs²⁷². Car les bateaux, parfois préparés à Toulon, à Rochefort, au Havre-de-Grâce ou à Dunkerque²⁷³, étaient montés, ou même pour la plupart d'entre eux conçus et construits, et toujours entretenus dans le petit mais très actif arsenal du Grand Canal.

Cette communauté nautique était structurée, hiérarchisée de façon militaire. Sous l'autorité supérieure du surintendant²⁷⁴ – ou directeur-général – et des contrôleurs des Bâtiments du roi²⁷⁵, et était aux ordres du commandant du Canal²⁷⁶. L'officier ou capitaine du Canal²⁷⁷, assisté de son lieutenant²⁷⁸ et d'un enseigne, veillait au perfectionnement de la compétence des hommes par des exercices fréquents. Il supervisait aussi les approvisionnements, les plans des embarcations en projet, et en surveillait la construction, tout comme il ordonnait et contrôlait les réparations à apporter chaque année aux bateaux, au Canal, aux édifices de son ressort. Il commandait le navire sur lequel le roi ou sa famille se promenait. De son autorité dépendaient le maître des matelots – ou maître-matelot – et le contre-maître, le comite²⁷⁹ et le sous-comite de la galère, les gondoliers et les matelots. Tous pouvaient être appelés en permanence pour effectuer leur service, de jour comme de nuit.

Les gondoliers jouissaient d'une particulière considération et d'un statut spécial qui les assimilait à l'un des trois rangs d'aspirant au sein du corps des officiers subalternes. Nul, hormis les mariniers vénitiens, ne pouvait devenir gondolier du roi s'il n'avait d'abord fait ses preuves comme matelot de deuxième puis de première classe.

L'activité de la Flottille était considérablement réduite durant la mauvaise saison, du 1^{er} novembre au 31 mars. Quelques bateaux seulement, dont la

²⁷² GUIFFREY Nicolas, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, année 1691.

²⁷³ Il apparaît que l'arsenal de Brest n'a pas été concerné par ces constructions.

²⁷⁴ Sous Louis XIV : Jean-Baptiste Colbert de 1664 à 1683 ; François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois, de 1683 à 1691 ; Edouard Colbert, marquis de Villacerf, de 1691 à 1699 ; Jules-Hardouin Mansart de 1699 à 1708 ; Louis-Antoine de Pardaillan de Gondrin, duc d'Antin, de 1708 à 1736.

²⁷⁵ Directeur-général ou surintendant selon les époques.

²⁷⁶ Sous Louis XIV : Joseph Andrault, marquis de Langeron.

²⁷⁷ Sous Louis XIV : les sieurs Consolin (de 1669 à 1686), puis Martin.

²⁷⁸ Un nommé Lazarin est mentionné en 1680.

²⁷⁹ « Bas officier » (ou sous-officier) dont la première fonction – mais non la seule – consistait dans la formation et le commandement de la vogue d'une galère.

chambre pouvait être chauffée, restaient à la disposition de la Cour. Le personnel disponible s'occupait alors à diverses tâches d'entretien du Canal dont ils cassaient la glace hivernale, arrachaient les herbes ou les joncs sauvages, et y surveillaient la pêche car, il faut se le rappeler, l'accès aux jardins de Versailles était libre à tous. En outre, ils travaillaient aux ateliers de l'arsenal, et intervenaient contre les incendies. Souvent aussi, emmenés par un de leurs officiers, une escouade d'entre eux coopérait aux chasses royales.

B) LES UNIFORMES

A l'époque, les matelots de la Marine ne portaient pas encore d'uniforme – les officiers non plus –, chacun revêtant ses propres hardes, ce qui donnait une image des équipages dénuée d'élégance et d'harmonie.

Un pareil désordre ne convenait en rien à l'apparat royal. Il fallut donc concevoir une tenue pour les marins affectés à Versailles. Celle-ci dérivait des costumes commandés selon les circonstances, tel ce qui avait été fait à l'occasion de l'appareillage à Marseille des galères pour la campagne de 1669 : « [...] Toute la chiourme de la capitane [patronne] est vestue de bleu avec une fleur de lis jaune au-devant de la casaque ; tous les soldats et mariniers, au nombre de deux cent soixante, avec des justaucorps bleus et des passements des couleurs du Roi »²⁸⁰, ou lors de la visite de Louis XIV au port de Dunkerque, le 27 juillet 1678 : « les matelots avaient des culottes bleues et des camisoles²⁸¹ rouges, avec un petit galon sur les coutures et de petites écharpes blanches. Les capitaines étaient entièrement couverts d'un point d'Espagne d'or et d'argent »²⁸².

Ces habits agréaient à Colbert qui, en prévision d'un séjour éventuel du Roi à Brest, avait recommandé d'« habiller les matelots d'une camisole de drap rouge avec des boutons de cuivre, un pantalon de drap bleu avec des bas rouges, une écharpe de toile blanche avec une frange de laine, un bonnet de drap bleu avec des revers rouges, et une cravate de toile peinte ».

En 1685, Louvois écrivit au commissaire des guerres à Aix-en-Provence, Simon Lenfant, pour lui demander de lui envoyer « [...] une demye-aulne [0,59 mètre] de chaque sorte d'estoffes dont les matelots de Marseille font leurs habits quand ilz se veulent parer et particulièrement de celles qui s'appellent brodart qui sont bleues et blanches. Vous me ferez le plaisir d'y joindre aussy trois ou quatre sortes des différents bonnets dont ilz ont coutume de se servir, afin que je puisse choisir celui qui sera le mieux pour les matelots du canal de Versailles »²⁸³.

²⁸⁰ Lettre à Colbert de l'intendant des galères, Nicolas Arnoul, in ZYSBERG André, « Marseille au temps des galères », éd. Rivages, Marseille, 1983, p. 46.

²⁸¹ Camisole : sorte d'ample chemise en toile résistante.

²⁸² MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 70.

²⁸³ Lettre du 23 avril 1685. Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 744, folio 486.

En outre, les *Comptes des Bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*²⁸⁴ fournissent des informations complémentaires sur les éléments d'uniforme achetés pour le personnel de la Flottille :

« 10 juin (1685), [...] paiement des étoffes et autres fournitures qu'il a fait pour habiller quatre gondoliers 881 livres 12s ».

« 10-24 juin (1685), [...] paiement des boutons à queue²⁸⁵ et galons d'or qu'il a fourni pour les habits lesd. habits de quatre gondoliers 1 677 livres ».

« 24 juin (1685), [...] paiement de paires de bas de soye cramoisy 62 livres.

[...] paiement de 5 aulnes ½ [6,53 mètres] de brocart cramoisy or et argent qu'ils ont fourni pour deux vestes pour deux gondoliers vénitiens 187 livres. Fourniture de 100 justaucorps pour les matelots du canal, 65 livres ».

« 5 août (1685), [...] paiement de 200 jartières²⁸⁶ de soye cramoisy qu'il a fourni pour les matelots du canal, 400 livres ».

« (1686), [...] paiement des boutonnières et boutons d'or qu'il a fourni pour les habits des gondoliers vénitiens 2 415 livres 9s 9d.

[...] paiement de six paires de bas de soye d'Angleterre pour lesd. Gondoliers 96 livres.

[...] paiement de 143 paires de bas escarlates et 70 bonnets 534 livres.

[...] paiement de six paires d'escarpins et six paires de mulles en forme de galloche fournies pour les six derniers gondoliers vénitiens 33 livres ».

« 2-30 juin (1686), [...] paiement des galons, agremens d'or et houppes, qu'il a fourni pour les habits des comites, sous-comites et matelots 1 521 livres ».

« 2 juin (1686), [...] paiement de 280 cravates de mouseline pour les matelots 280 livres.

[...] paiement de 294 aunes de ruban pour nouer les cheveux desd. Matelots 38 livres 7s.

[...] paiement de 140 paires de boucles de cuivre doré et façon d'argent pour idem 61 livres 3s ».

Des éléments extraits des *Comptes*, il est possible d'approcher ce qu'était l'aspect général de ces uniformes, et de présumer que le capitaine du Canal imposa aux matelots de revêtir « l'habit du roi », c'est-à-dire les vêtements rouge et bleu, qu'il compléta, en dépit de l'avis initial de Colbert, par un justaucorps à boutons et galons d'or en raison de leur ordinaire fréquentation de la Cour. La cravate était de mousseline blanche, les bas et les jarretières de

²⁸⁴ GUIFFREY Nicolas, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, années 1685 et 1686.

²⁸⁵ Bouton présentant sur sa face postérieure un petit anneau de fixation pour le coudre.

²⁸⁶ Jarretière : sorte de ruban à boucle servant à fixer le bas à la jambe, au-dessus ou au-dessous du genou.

maintien en soie cramoisie, et les boucles de cuivre doré. Un ruban ordonnait les cheveux en arrière de la tête. Le bonnet fut de velours noir à l'époque de Louvois.

Les gondoliers portaient des bonnets de velours noir, des vestes de brocart cramoisi, faites de damas ou de taffetas de même nuance, à boutons d'or et relevées de galons d'or et autres parements or et argent, et des bas de soie cramoisie. Ils étaient chaussés de mules ou d'escarpins.

c) L'ARSENAL DE VERSAILLES

Les matelots, mariniers ou marins, et les gondoliers, disposaient d'un logement équipé des meubles nécessaires à leur existence ordinaire. Les premiers, de rame ou de voile, tous obligatoirement célibataires²⁸⁷, résidaient au « camp des matelots » situé à l'extrémité de l'« allée des Matelots » s'ouvrant au sud de la tête du Grand Canal. Les gondoliers et leurs familles, venus initialement d'Italie, étaient hébergés dans une sorte de village construit pour eux à proximité immédiate du rivage nord de la tête du Grand Canal. Ce lieu prit le nom de « Petite Venise », achevée en 1674, qui constitua le centre de l'animation humaine du plan d'eau. Ici s'amarraient les bateaux, ici embarquait la Cour.

A côté de la Petite Venise, s'élevaient les constructions de l'arsenal, magasins et hangars, où tout un monde entretenait, construisait et ornait les navires de la Flottille.

Entre 1669 et 1700, un peu plus de deux nouveaux bateaux, en moyenne annuelle, furent lancés à Versailles, et certaines années jusqu'à sept ou huit embarcations, et même neuf en 1685. Cette année là, deux des navires en construction étaient un vaisseau et une galère, tous deux mesurant plus de 25 mètres de longueur de coque. Une pareille entreprise laisse imaginer l'extraordinaire animation, bigarrée et bruisante des accents rudes ou chantants des ports du Ponant ou du Levant, de Provence ou d'Italie, qui régnait autour de la Petite Venise.

3.2 MISSIONS DE LA FLOTTILLE OU DES FLOTTILLES

Les bateaux de la Flottille n'avaient pas pour objet de constituer un décor de fond à une scène statique.

Leur rôle était actif.

Ils participaient, en qualité de figurants magnifiques, ou même d'acteurs vedettes, à la communication diffusée par Versailles. La Flottille y assumait deux missions principales confiées à deux groupes spécifiques.

Le premier groupe rassemblait les embarcations de plaisance. Le second avait pour première fonction d'assurer la représentation spectaculaire et didactique

²⁸⁷ Ils devaient demander au capitaine du Canal l'autorisation de se marier.

des forces navales du Royaume en plein essor numérique autant que qualitatif. Ces deux ensembles, aussi, coopéraient étroitement dans une vocation commune qui s'accomplissait dans les grandes célébrations royales.

3.2₁ UNE MISSION COMMUNE AUX DEUX GROUPES : RECEPTIONS ET FETES

Louis XIV appréciait tout particulièrement les jardins, et, dans sa genèse, Versailles fut d'abord un magnifique parc, un théâtre de verdure et d'eau, qui servait de scène vivante à de fréquentes fêtes destinées à glorifier le règne du Roi-Soleil.

Certaines de ces célébrations, ou seulement leur description, ont ébloui l'Europe par leur rare magnificence, et marquent encore la mémoire collective. Les bateaux de la Flottille y occupaient toujours une place insigne, et même les premiers rôles, dans les spectacles aquatiques diurnes ou nocturnes mis en musique par les plus grands compositeurs du temps. Les embarcations les moins prestigieuses servaient de supports de décors ou de bases de tir pour les féeries pyrotechniques.

Les nuits de juillet et d'août 1676, par exemple, resplendirent des illuminations du parc et du Grand Canal, mais l'une des manifestations les plus représentatives de ces divertissements royaux fut celle de 1674 offerte à la Cour à l'occasion de la reconquête de la Franche-Comté. Elle dura six jours répartis dans le cours de l'été. Pour la première fois, le Grand Canal en constitua l'élément central durant quatre jours : le 19 juillet avec la promenade en gondoles suivie d'une collation servie à la Ménagerie avant une représentation du *Malade imaginaire* dans la grotte de Thétis ; le 28 juillet et le 18 août à l'occasion de feux d'artifice tirés de ses berges, et le 31 août pendant l'illumination des eaux et des jardins au cours de laquelle le Roi et ses proches naviguèrent de nouveau en gondoles, entourés des fulgurances dorées et du kaléidoscope de couleurs lumineuses portées ou lancées par les chaloupes, les felouques, barques, galiotes et vaisseaux. Félibien, dans la *Description sommaire des châteaux de Versailles*²⁸⁸ en donne un aperçu évocateur : « [...] tout un dôme de lumière surmonta la tête du Canal, et de ce dôme on vit tomber en forme de grosse pluie une infinité d'étoiles. Mais comme aussi on laissa embraser toute la machine qui était sur le Canal avec les sept grands bateaux qui la portaient, cet embrasement fut encore un nouveau spectacle qui surprit ceux qui ne s'y attendaient pas. [...] Après avoir admiré, Leurs Majestés montèrent dans des gondoles superbement parées ; le reste de la cour suivait, remplissant plusieurs autres vaisseaux d'un ouvrage très riche. Les bords du Canal étaient éclairés par 650 termes²⁸⁹ de lumière de 9 pieds [2,92 mètres] de haut

²⁸⁸ FELIBIEN André, *Description sommaire des châteaux de Versailles*, in FENNEBRESQUE Juste, « La Petite Venise, histoire d'une corporation nautique », Alph. Picard et fils à Paris et L. Bernard à Versailles, 1899, p. 62 et 63.

²⁸⁹ Terme (dans ce sens) : sorte de borne surmontée d'un simulacre de tête humaine ; ou buste terminé en gaine, support à hauteur d'appui, se rétrécissant vers le bas, et du haut duquel semblent sortir les bustes des statues.

représentant des figures toutes différentes par leurs actions et par leurs couleurs [...]. Du côté de Trianon [il s'agit encore du Trianon de porcelaine], Neptune sur son char paraît avec quatre Tritons. Du côté de la Ménagerie, c'est Apollon qui semble planer sur son char que tirent quatre chevaux. A leur tête, des femmes figurant les Heures prennent leur vol. Les figures ont 22 pieds [7,15 mètres] de haut et apparaissent toutes lumineuses [...]. Un palais surgit de l'eau tel qu'un palais de cristal, aux couleurs de topazes, de rubis et d'émeraudes : il mesure 36 pieds [11,69 mètres] de haut et 20 toises [38,98 mètres] de façade [...]. Pendant que les vaisseaux voguaient avec lenteur, on voyait l'eau qui blanchissait et les sillons d'argent que traçaient les rames ».

De ces soirées magiques, la plus étonnante fut celle du 18 août avec son « feu d'artifice à machines » que conta aussi Félibien : « Tout ce que l'on voyait dans cette grande étendue [liquide], n'était plus ni du feu ni de l'air ni de l'eau. Ces éléments étaient tellement mêlés ensemble que, ne pouvant les reconnaître, il en paraissait un nouveau [cet ensemble paraissait en constituer un nouveau], et d'une nature toute extraordinaire. Il semblait être composé de mille étincelles de feu qui, comme une épaisse poussière, ou plutôt comme une infinité d'atomes d'or, brillaient au milieu d'une grande lumière »²⁹⁰.

Outre ces fêtes, la Flottille fut aussi de toutes les visites de hauts dignitaires étrangers, elle constitua un point de passage obligé des réceptions de princes – Pierre Potemkine, père de Pierre Le Grand, ou Imperiali Lercari, doge de Gênes – ou d'ambassadeurs, à l'image de celle organisée pour les représentants du roi de Siam dont le *Mercure galant* fit écho en décembre 1686 : « Avant de monter sur le Canal, ils [les envoyés du Siam] virent le bassin d'Apollon qui est au bout de la grande allée qui y conduit. Ils montèrent dans la galère qui est sur le Canal. Toutes les gondoles et autres bâtiments [de la Flottille] les accompagnèrent avec tous leurs ornements et agrès, et ces bâtiments étaient remplis de timbaliers, de trompettes et de divers instruments qui ne cessèrent point de jouer tant que les ambassadeurs furent sur le Canal. Les matelots avaient des habits fort propres, rouges ou bleus. Après qu'on eut fait divers tours sur le Canal, la galère entra dans le côté de la croisée qui conduit à la Ménagerie [...] Au sortir de la Ménagerie, ils allèrent à l'autre bout de la croisée du Canal, à Trianon [...] ».

Par sa contribution capitale à ces cérémonies et festivités, le Grand Canal et sa Flottille contribuèrent à l'éclat éblouissant de Versailles, et constituèrent un exceptionnel outil de prestige et de pouvoir.

3.2₂ PREMIER GROUPE : FLANERIES ET HARMONIES NAUTIQUES

Née avec le Canal dès 1669, la flottille de plaisance y éternisa la mode de la

²⁹⁰ FELIBIEN André, *Les divertissements de Versailles donnés par le roi à toute sa cour au retour de sa conquête de la Franche-Comté en l'année mille six cent soixante-quatorze*, in du même auteur « Les fêtes de Versailles, chroniques de 1668 et 1674 », éd. Dédale, Maisonneuve et Larose, Paris, 1994, p. 149 à 153.

navigation d'agrément. A l'époque, il était d'usage d'égayer les pièces d'eau des châteaux princiers avec des embarcations de plaisance. A Versailles, au Grand Siècle, les bateaux affectés à cette mission – principalement des chaloupes et les gondoles – animaient le Canal et transformaient cette voie vide vers l'infini en une scène mouvante, chatoyante des ors, des tissus multicolores, de longs oriflammes, des guidons, pavois et étendards ondoyants qui les couvraient.

Chaque jour, le Roi, dans son emploi du temps ordinaire, consacrait trois heures, de 14 à 17 heures, à une activité extérieure de chasse ou de promenade, à pieds ou en voiture ou, souvent, à la belle saison, sur le Canal, tant que son médecin ne lui déconseilla pas ces séjours humides, propices aux rhumatismes. Il goûtait particulièrement le confort des chaloupes, plus spacieuses que les gondoles. Si la flânerie nautique se trouvait très appréciée du Roi, elle l'était aussi, et peut-être davantage encore, par certains de ses proches telle la duchesse de Bourgogne et la duchesse de Berri qui aimaient plus que tout, avec leurs dames d'honneur, faire salon et passer la nuit à deviser sur ces eaux. « Lundi 26 juin 1684, le Roi se promena sur le Canal avec madame la Dauphine et les dames ; ils soupèrent dans le bateau où il y avait eu musique »²⁹¹. Car à l'agrément de la promenade nautique se mêlait généralement l'harmonie d'un concert : « Sa Majesté monta ensuite sur une gondole superbement parée ; un autre bateau le suivait avec des musiciens jouant du violon et du hautbois. Sa Majesté resta une heure environ à goûter la fraîcheur du soir, à entendre les agréables concerts des voix et des instruments qui seuls interrompaient le silence de la nuit tombante »²⁹².

La musique fut très prisée par Louis XIV qui employa de nombreux compositeurs tels que Lully, Charpentier, Delalande, Quinault, Couperin. Il leur commanda une floraison d'œuvres tant pour la chapelle que pour les divertissements de la Cour, pour les cérémonies ou les bals, les mascarades, le théâtre et les fêtes, pour les soupers et le coucher du Roi, pour la chasse et les promenades sur le Grand Canal. Des embarcations dispersées dans la Flottille en mouvement portaient des orchestres entiers, ou bien, dans des circonstances plus familières, de petites formations prenaient place dans les chaloupes au pied du carrosse, entre la Cour et les rameurs : « Le roi alla s'embarquer sur le canal sur lequel toute cette belle compagnie se promena jusqu'à dix heures du soir dans des barques magnifiques, qui suivaient un yack dans lequel était toute la musique du roi, avec des timbales et des trompettes, chantant et jouant des airs de la composition de Lulli »²⁹³.

²⁹¹ DANGEAU (de) Philippe (de Courcillon, marquis de), *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, op.cité, p. 30.

²⁹² FELIBIEN André, *Troisième jour du divertissement organisé à l'occasion de la conquête de la Franche-Comté, en 1674*, in FENNEBRESQUE Juste, « La Petite Venise, histoire d'une corporation nautique », op. cité, p. 61.

²⁹³ DUFOURC Norbert, *La musique à la Cour de Louis XIV et de Louis XV, d'après les mémoires de Sourches et Luynes 1681-1758*, A. et J. Picard, Paris 1970, p. 12.

3.2₃ SECOND GROUPE : LA MARINE DE VERSAILLES, PROLOGUE DE LA MARINE DE FRANCE

La seconde flottille, ambassade de l'armée navale du Royaume, était composée de deux sous-ensembles interpénétrés. Le premier présentait les navires de combat de la flotte royale dont le rôle consistait essentiellement à participer magnifiquement à la diffusion de l'image conceptuelle du Roi, notamment ici dans ses composantes de grandeur et de puissance. Le second, auquel collaborait aussi le premier, naquit de la subtilité politique de l'un des plus grands serviteurs de l'Etat que la France ait connu : Jean-Baptiste Colbert²⁹⁴. Dès 1663, alors qu'il n'était encore que membre du Conseil de la Navigation, il présenta un *Mémoire au Roi* dans lequel il définissait les urgences dans ce domaine : « pour le commerce du dehors, ayant reconnu que sa puissance [du Roi] était entièrement anéantie, il fallait de nécessité commencer par le rétablissement de ses forces maritimes, pour donner du courage à ses peuples et aux principaux marchands de son royaume »²⁹⁵. Le développement de la marine de commerce n'était pas, en effet, délaissé par Colbert : « Doter la France d'une puissance maritime, militaire et économique, qu'elle n'avait encore jamais possédée au cours de son histoire, tel fut l'un des soucis primordiaux, l'une des données fondamentales de la politique de Colbert »²⁹⁶.

Conscient de l'inexpérience maritime de Louis XIV, de culture essentiellement terrienne, le ministre s'interrogeait sur la façon de pousser auprès du Roi son grand projet de refondation des forces navales de l'Etat, levées par Richelieu mais laissées en déshérence depuis sa mort près de trois décennies auparavant, quand il fut promu, le 16 février 1669, secrétaire d'Etat de la Maison du Roi, puis, le 7 mars suivant, secrétaire d'Etat à la Marine lors de la création de cette fonction. Dans cette position, Colbert gagnait toute latitude pour traiter selon ses vœux les affaires de la surintendance des Bâtiments du Roi qui lui était rattachée²⁹⁷, dont relevaient notamment le domaine de Versailles, son Canal et ses bateaux : « Rétablir la gloire et l'honneur du Royaume sur la mer en remettant sur mer un nombre considérable de vaisseaux »²⁹⁸. L'occasion s'offrait à lui, en combinant ses emplois, de relier la mer à l'étang, et d'installer sous les yeux du Roi, d'insérer dans son quotidien comme un rappel permanent, les navires et les méthodes innovantes qu'il voulait promouvoir.

²⁹⁴ Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) fut conseiller d'Etat auprès du secrétariat d'Etat à la Guerre (1648), ministre d'Etat et membre du Conseil d'en-haut (1661), surintendant des Bâtiments (1664), contrôleur général des Finances (1665), secrétaire d'Etat chargé de la Maison du roi et de la Marine (1669). Son successeur à la Marine fut Jean-Baptiste Colbert de Seignelay (1651-1690), son fils, et aux Bâtiments François-Michel Le Tellier de Louvois (1641-1691).

²⁹⁵ CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome II première partie, op. cité, p. 259 à 269.

²⁹⁶ TAILLEMITTE Etienne, *Colbert et la Marine*, in actes du colloque « Un nouveau Colbert », Paris, 1985, p. 229 à 239.

²⁹⁷ Il la dirigeait depuis 1664 (surintendance des Bâtiments, Arts et Manufactures).

²⁹⁸ CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome I, op. cité, p. 94.

Dès lors, la Flottille fut placée sous l'obédience de la Marine, et devint aux yeux de Louis XIV et de son ministre un élément doublement nécessaire à l'accomplissement de la fonction de Versailles, tandis que le développement de la Marine devenait un enjeu stratégique pour le Royaume.

Au milieu des années 1680, la *Grande galère*, le second vaisseau, le *Modèle* de Tourville et, peut-être, celui de Duquesne, ainsi qu'un brigantin et deux ou trois galiotes naviguaient sur le Grand Canal pour y représenter les flottes du Levant et du Ponant, prestigieux instruments de la grandeur et de la puissance du Roi.

En outre, un rôle complémentaire d'études et d'essais, fut attribué au Grand Canal en symbiose avec sa vocation principale, cohabitation qui demeura un cas unique parmi les résidences royales d'Europe : ce vaste plan d'eau constitua aussi le laboratoire d'analyse et de comparaison des techniques navales en usage à l'époque parmi les nations maritimes, ainsi que le site capital de sensibilisation du Roi aux innovations dans ce domaine. Des navires provenant des Etats les plus avancés dans les techniques navales – Espagne, Italie, Hollande, Angleterre – vinrent alors compléter la Flottille qui devint une sorte de cabinet de curiosités nautiques. Prolongement du château, lieu de détente et de festivités, le Canal fut encore un vecteur influent de promotion et de développement technique de la Marine de France.

Dans le catalogue de l'exposition *Sciences et curiosités à la Cour de Versailles* organisée au château en 2010, Béatrix Saule, directrice générale de l'Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles, écrit en avant-propos : « Voici une exposition qui va, sans nul doute, donner une nouvelle image de Versailles. Elle s'attache, en effet, à en révéler un aspect inattendu, celui d'un lieu de travail [...] ; celui encore d'un espace de responsabilité, conscient des enjeux de la recherche scientifique [...]. Force est de reconnaître que les mémorialistes ne se sont guère appliqués à souligner cet aspect, livrant tout au plus un indice au détour d'une page [...] »²⁹⁹. Cette vérité est importante ; elle s'étend au Grand Canal et à sa Flottille, à leur utilisation au profit de la politique navale de Colbert.

C'est pourtant là un chapitre remarquable des effets induits de la fonction de Versailles au Grand Siècle.

A) VERSAILLES ET LA FLOTTILLE DANS LA POLITIQUE NAVALE DE COLBERT

Dans cette optique, l'objectif fixé par Colbert pour la Marine royale ne consistait pas seulement à accroître le nombre d'unités capables de faire respecter sur les mers le pavillon du roi, et de protéger le commerce international de ses sujets. Il s'agissait aussi de restructurer l'administration et les ressources humaines de la Marine, ainsi que – objectif central – de rénover la conception et le mode de construction des vaisseaux selon leur rang dans la

²⁹⁹ ETABLISSEMENT PUBLIC DU MUSÉE ET DU DOMAINE NATIONAL DE VERSAILLES, *Sciences et curiosités à la Cour de Versailles*, op. cité, avant-propos de Béatrix Saule.

ligne de bataille afin d'optimiser leur efficacité opérationnelle, et de tendre vers une standardisation progressive de leur fabrication. Sur le Canal soufflait le vent de l'innovation, au confluent des progrès de la pensée technique au sein du Royaume et de l'appropriation de compétences étrangères.

❑ *Spécimens et prototypes, recherche-développement*

C'est ainsi que le Canal accueillit des bateaux que l'on classerait aujourd'hui parmi les instruments de recherche-développement. Il s'agit de la collection des curiosités et spécimens didactiques navals destinés à stimuler la réflexion et à favoriser l'invention : les felouques, les bateaux de Biscaye et de Naples, celui de Hollande et ceux d'Angleterre, des polacres, peut-être, et aussi les tartanes que mentionnait l'ambassadeur Michiélis dans sa lettre au Sénat de Venise en 1671³⁰⁰.

Les modèles aussi participaient à ce groupe, et le canot à roues latérales entraînées par « une sorte de cabestan » de Massiac de Sainte Colombe. S'il n'a pas convaincu, semble-t-il, lors de sa présentation au Roi sur le Grand Canal, en 1673, il apparaît, cependant, comme le premier prototype naval officiellement construit dans le but de libérer la marine de l'empire du vent. Il se place ainsi à l'aube de la navigation motorisée. Car l'essentiel n'est pas que ces spécimens ou modèles aient constitué des prototypes aux caractéristiques immédiatement applicables en production, mais qu'ils aient généré, qu'ils aient participé, qu'ils aient illustré et animé un courant d'idées et de recherche qui débouchera sur des innovations et des progrès durables et tangibles. Le *Modèle* de Tourville, pas plus que celui de Duquesne, n'eut de suite directe du fait de la méconnaissance des lois de la mécanique des fluides et des erreurs d'appréciation induites par les effets d'échelle que l'on ne savait pas encore rectifier à cette époque. Ils étaient encore prématurés. Il n'en demeure pas moins « qu'il s'agit de la première tentative de faire progresser la "théorie des vaisseaux" en utilisant des modèles navigants »³⁰¹. Ces différents spécimens d'essais, eux-mêmes et leurs péripéties dans l'aventure de la recherche, incarnent un moment essentiel de l'évolution de la pensée technique dans le domaine naval.

D'autres prototypes encore d'embarcation à propulsion autonome par l'effet d'un moulin à vent embarqué, de bateau pliable ou de sous-marin contribuèrent à la dynamique novatrice menée par Colbert pour encourager et valoriser les inventions françaises ou, à défaut, la reproduction de technologies étrangères qu'il avait achetées ou dont ses émissaires avaient pu se saisir. Car cette politique de croissance était accompagnée d'une active opération d'espionnage industriel.

❑ *La collecte internationale des informations et compétences techniques*

De nombreuses informations relatives à la Marine vénitienne furent rapportées

³⁰⁰ Archives de Venise, ASV Senato francia, 13 novembre 1671, lettre n° 42.

³⁰¹ BOUDRIOT Jean, *Le trois-ponts du chevalier de Tourville – 1680*, op. cité, p. 20.

et transmises à Colbert en 1669 par le marquis de Langeron à son retour de la campagne contre les Turcs qu'il venait d'effectuer sur les navires de la République.

En 1669, Colbert envoya en Italie et dans l'île de Malte le fils de Nicolas Arnoul, intendant des galères depuis 1665, pour s'informer sur place de tout ce qui regardait les galères du Pape, de Venise, de Florence et de Malte. La même année, il dépêchait en Hollande Etienne Hubac, un maître-charpentier de marine, pour examiner les gabarits des vaisseaux qui y étaient construits. L'année suivante, celui-ci était en Angleterre pour en étudier la flotte. En 1671, il envoyait son fils aîné, le marquis de Seignelay, en mission de renseignement à Gênes, à Venise, en Hollande et en Angleterre, où il retourna en 1672, dans le but d'approfondir les premières synthèses techniques tirées de cette moisson initiale, et particulièrement de préciser les renseignements relatifs à la construction des navires – carènes et armements (gréement, artillerie, etc.) –, au fonctionnement des arsenaux, à la composition des flottes et à l'organisation des amirautés.

A sa rentrée en France, Seignelay rédigea un *Mémoire sur les arsenaux* qui décrit et explique les évolutions développées dans le domaine naval par les principaux Etats maritimes.

La collecte d'indications politiques et techniques se doublait d'une recherche très résolue de compétences étrangères incitées à s'installer en France pour y combler des lacunes handicapantes en ressources humaines. L'opération de recrutement s'adressait aussi, jusqu'à l'extrême fin des années 1660, aux techniciens français qui s'étaient expatriés en Hollande ou en Angleterre pour y trouver du travail à l'époque du délaissement de la flotte française, ou pour bénéficier de salaires sensiblement meilleurs. Toutes les spécialités techniques – et pas seulement de Marine – étaient concernées par cet activisme international : « [...] Des démarcheurs vont donc les solliciter à domicile et, à prix d'or, en procurent quelques-uns à la manufacture royale. A Liège, on recrute pareillement des fondeurs de cuivre ; en Espagne, des chapeliers ; en Italie, des brodeurs, des denteliers, des ouvriers d'art ; en Hollande, des papetiers et des tisserands ; en Allemagne, des fondeurs, des métallurgistes, des mineurs, des graveurs, des orfèvres ; en Scandinavie, des brûleurs de goudron. Procurer au Roi quelque "technicien" ou quelque machine nouvelle est une bonne façon de lui faire sa cour »³⁰². Pour la Marine, Colbert fit venir, notamment d'Italie, d'Angleterre, des Pays-Bas et des villes hanséatiques³⁰³, les effectifs qualifiés manquants de constructeurs navals et d'artisans des métiers de Marine pour œuvrer à la révolution technique initiée sur les bords du Grand Canal. L'exemple de Toulon est parlant : l'effectif de cinq cents ouvriers en 1665, atteint mille sept cents en 1670, et deux mille environ au milieu des années 1670.

³⁰² GAXOTTE Pierre, *La France de Louis XIV*, op. cité, p. 65.

³⁰³ Villes de la Hanse : ensemble de cités commerçantes situées sur les côtes de la mer du Nord et de la Baltique, dont les principales étaient Lübeck, Hambourg et Brême.

B) LES EFFETS DE CETTE POLITIQUE ELABOREE SUR LES BORDS DU CANAL

En 1635, la maîtrise de la mer appartenait sans conteste à l'Espagne qui armait soixante-dix galères en Méditerranée, cinquante vaisseaux dans l'Atlantique – basés à Pasajès, La Corogne, Lisbonne et Cadix – et vingt et un vaisseaux dans la Manche stationnés à Dunkerque. La France pouvait alors aligner au Ponant trente huit vaisseaux, six brûlots³⁰⁴ et douze flûtes³⁰⁵, complétés au Levant par douze galères et treize vaisseaux. A la mort de Richelieu, en 1642, la flotte du Royaume rassemblée en rade de Toulon comptait vingt trois galères³⁰⁶ et soixante trois vaisseaux.

Malgré les efforts de Maillé-Brézé³⁰⁷, neveu de Richelieu, cet élan fut brisé par les graves désordres, notamment la Fronde (1648-1653), qui ruinèrent le Royaume durant les premières années du règne de Louis XIV sous le ministère du cardinal Mazarin (1602-1661), et par contrecoup démantelèrent sa Marine.

En 1663, Colbert soumit à Louis XIV un mémoire accablant sur l'état naval du Royaume : « Depuis dix ans l'on n'avait jamais vu en mer plus de deux ou trois vaisseaux de guerre français [...]. Tous les magasins de guerre [sont] entièrement dénués de toutes choses ; les vaisseaux réduits à vingt ou vingt deux, plusieurs même hors d'état de servir ayant presque péri dans le port, sans servir, faute de radoub ; les capitaines [sont] inexpérimentés par une si longue cessation ; les meilleurs matelots passés au service de l'étranger, faute de trouver de l'emploi en France [...] ; [il reste] six méchants corps de galères, tous les autres [sont] coulés à fond dans le port de Toulon [...]. Enfin, cette nature d'affaires [la Marine] en laquelle réside la meilleure partie de la gloire du prince et le respect de son nom dans les pays étrangers, réduite au plus pitoyable état que l'on puisse imaginer »³⁰⁸.

La Marine royale était alors limitée à une quarantaine de bâtiments de tous tonnages – en 1661 : dix-huit galères dont six opérationnelles, dix-huit vaisseaux armés de seize à cinquante six canons, et huit brûlots³⁰⁹ – en triste état et âgés en moyenne d'une dizaine d'années. Abstraction faite des galères, frégates, brûlots et flûtes, elle se réduisait à neuf vaisseaux en état d'appareiller. Au même moment, les Provinces-Unies pouvaient aligner quatre-vingt quatre vaisseaux de tous tonnages, et l'Angleterre cent cinquante sept dont soixante quatorze armés de trente à cent canons, soit un rapport de un à huit par rapport à

³⁰⁴ Navires chargés d'artifices et de matières combustibles destinés à être lancés contre les bâtiments ennemis pour les incendier.

³⁰⁵ Gros bâtiment de charge, d'origine hollandaise, aménagé en guerre pour le transport, en particulier celui des vivres et des munitions.

³⁰⁶ Les galères de France furent à Toulon de 1624 à 1665, avec un court retour à Marseille qu'elles quittèrent rapidement en 1649 à cause d'une épidémie de peste.

³⁰⁷ Armand-Jean de Maillé-Brézé (1619-1646), amiral de France, vainqueur des Espagnols à Carthagène en 1643, tué à l'âge de trente ans à la bataille d'Orbitello en 1646.

³⁰⁸ CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome III, op. cité, p. 699.

³⁰⁹ MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, éd. Charles Lavauzelles, Paris-Limoges, 1981, p. 77.

la France.

L'action déterminante menée par Colbert dans une situation où les événements avaient quasiment fait table rase du passé, constitua une véritable révolution dans la conception, la construction et la standardisation des navires, le recrutement et la formation du personnel, l'organisation de l'institution navale : « Le redressement de la Marine intervient dès le début du règne de Louis XIV. Plus que d'un redressement, il s'agit, en réalité, d'une véritable création dont les effets se feront sentir jusqu'à la fin de la marine à voile et même au-delà »³¹⁰. Dans les mois suivant sa nomination à la Marine, faute d'arsenaux en état, Colbert « passa commande de vaisseaux neufs à des arsenaux hollandais, danois et suédois, importa des canons et des balles »³¹¹. Dans le cours des décennies 1670 et 1680, sous son impulsion perpétuée après sa mort, en 1683, par son fils et successeur, le marquis de Seignelay, un train de règlements et d'ordonnances furent les instruments de cette énergique entreprise de redressement national, notamment :

- ♦ L'ordonnance du 13 août 1669 sur les Eaux et Forêts, constituant l'assise de la politique forestière du Royaume conçue notamment au regard des besoins de la construction navale,
- ♦ Le règlement du 4 juillet 1670 sur le classement des navires en cinq rangs,
- ♦ Le règlement du 22 mars 1671 relatif à la création des Conseils de Construction dans chaque port militaire,
- ♦ Le règlement du 10 février 1674 visant à normaliser les constructions navales,
- ♦ L'ordonnance du 31 octobre 1678 ordonnant la réalisation d'un modèle précis de chaque type de vaisseaux construit dans le Royaume,
- ♦ L'ordonnance du 16 septembre 1683 portant obligation d'établir un modèle réduit, et deux dessins, l'un de plan et l'autre de coupe, du navire projeté, préalablement à sa construction,
- ♦ La grande ordonnance sur la Marine du 15 avril 1689³¹² *Pour les armées navales et les arsenaux de Marine*, document directeur de l'architecture navale, et clef de voute réglementaire de l'édifice conçu par Colbert : elle constitua le socle réglementaire de la Marine de France durant deux siècles, dont proviendra aussi la qualité renommée de la construction navale française.

³¹⁰ Ibidem, p. 65.

³¹¹ SAINT-BRIS Gonzague, *Louis XIV et le Grand Siècle*, éd. Télémaque, Paris, 2012, p. 339.

³¹² Elle fut rédigée par le marquis de Seignelay succédant à son père, décédé six ans auparavant, et poursuivant son œuvre.

❑ *La révolution navale*

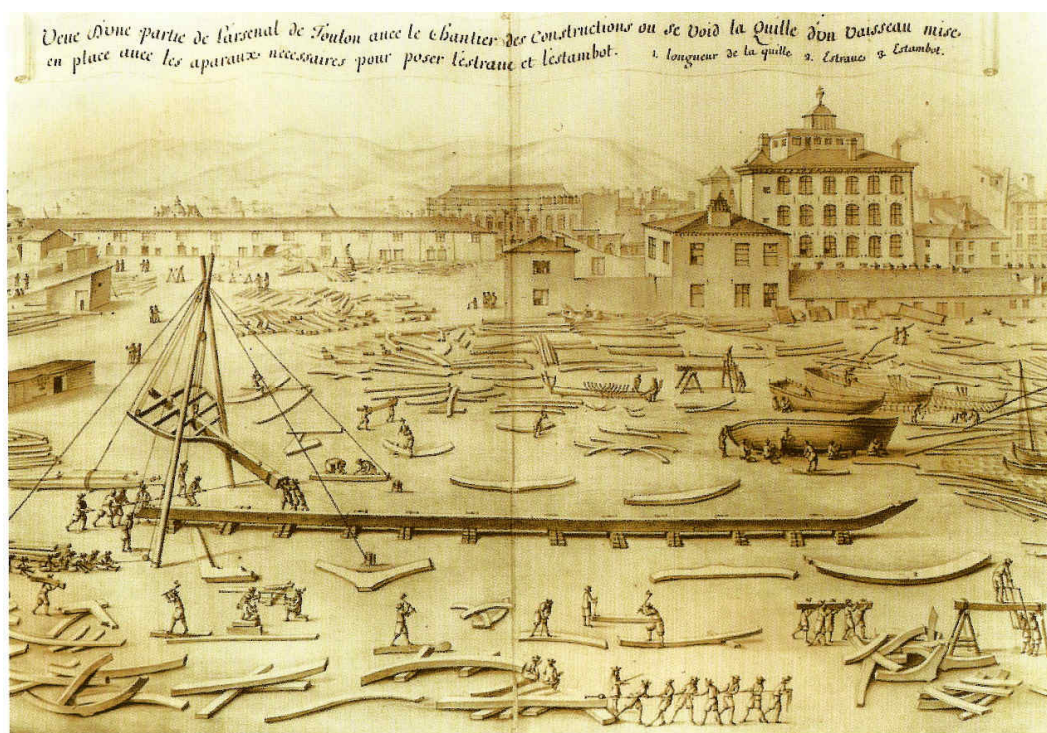
La date du 18 février 1669, à laquelle Jean-Baptiste Colbert fut nommé secrétaire d'Etat à la Marine, marque pour la Marine française l'ouverture d'une ère nouvelle.

La dynamique impulsée par son ministre va bouleverser les idées, les méthodes et les hommes.

Plus rien, désormais, ne sera comme avant.

♦ *Conception des navires : la longue marche de l'empirisme aux plans*

Au début des années 1670 les plans n'existaient pas³¹³. Le savoir restait enfermé dans le secret des familles des maîtres-charpentiers de marine, souvent illettrés, qui ne le transmettaient – par oral – que de père en fils dont, généralement, il constituait le seul héritage. En l'absence de cette transmission, leur expertise disparaissait à leur mort.



Mise en place d'un étambot de vaisseau à l'arsenal de Toulon, Atlas de Colbert. Cliché Service historique de la Marine.

Figure I-3.2/01 – Mise en place de l'étambot d'un vaisseau sur sa quille à l'arsenal de Toulon
(Album de Colbert – réédition Oméga, Nice, 1988)

Ces « concepteurs-constructeurs » – deux notions qui étaient alors imbriquées – tels Laurent Hubac à Brest, François Pomet à Rochefort et son successeur Honoré Mallet, Jean-Baptiste Chabert à Marseille, possédaient une large culture technique et un étonnant sens visuel des formes, de géométrie pratique. Leur

³¹³ Les documents d'époque permettant d'étudier les navires de Louis XIV sont essentiellement des gabarits, des schémas et dessins, les inventaires de la Couronne, et surtout des devis détaillés.

compétence restait dans la ligne de ce qui était pratiqué déjà au Moyen-âge : « Les anciens constructeurs ignorant l'art de tracer les plans procédaient ainsi : après avoir établi la quille, ils élevaient dans un même plan vertical l'étrave et l'étambot (figure I-3.2/01). Ensuite, le constructeur formait arbitrairement ou selon des instructions reçues par tradition une "tablette" ou patron, constituant le gabarit de la section transversale de la plus grande capacité du futur navire, le "maître couple" ».

Certains procédés évoluèrent au cours du XVII^{ème} siècle pour progresser, après bien des décennies d'efforts, vers les concepts mathématiques qui seront appliqués au XIX^{ème} siècle, perfectionnés au XX^{ème} jusqu'à la conception assistée par ordinateur (CAO). Il est surprenant de constater, cependant, que, jusqu'aux lendemains de la seconde guerre mondiale, ces progrès furent très peu diffusés auprès de la grande majorité des chantiers, généralement dirigés par des artisans de marine. Le site *Amicale des solonnois ; les charpentiers de marine, le calfat, la voile et les bateaux anciens*³¹⁴ en porte un témoignage intéressant qui fait référence « à l'époque où les derniers trois mats-goélette peuplaient encore le bassin de Saint-Malo », c'est-à-dire au début du XX^{ème} siècle : « J'ai connu aussi d'autres chantiers qui, produisant toujours à peu près le même type de bateaux, utilisaient des gabarits légués de père en fils, et qui avaient souvent fait l'objet de maintes retouches empiriques. Pourtant, on ne construisait jamais deux bateaux tout à fait identiques, mais en espaçant plus ou moins les gabarits, on faisait plus long ou plus court, parfois, en déplaçant certains gabarits par rapport à d'autres, on faisait un bateau plus pointu ou plus ventru. Evidemment avec de tels procédés on ne pouvait espérer, au lancement, voir le bateau tomber toujours juste dans ses lignes mais le lest était là pour corriger les erreurs ».

La Marine de Louis XIV, ainsi, « peut être qualifiée, du point de vue des méthodes de conception des bâtiments, d'une Marine de transition entre deux cultures techniques : celle du Moyen-âge et celle du monde moderne »³¹⁵. Aux premiers temps du règne personnel du Roi, les plans sont absents des pratiques des constructeurs. Or, « dans l'histoire de l'architecture navale, l'utilisation du plan est un fait important, si ce n'est le plus important. Cette représentation du navire permet, à petite échelle, une visualisation de l'ensemble de celui-ci difficile à appréhender sur le chantier [...] Surtout, le plan va permettre d'effectuer des progrès déterminants en rendant possible des calculs qui se révéleront indispensables pour la conception des bâtiments de mer. A cela s'ajoute la conservation [et la transmission] du savoir en accompagnant les plans de rapports de campagne, documentation permettant d'utiles

³¹⁴ Site « www.amicaledesolonnois.org »

³¹⁵ RIETH Eric, *Le cas de la France à la fin du XVII^{ème} siècle : une même méthode de conception des navires au Ponant et au Levant*, in « International symposium on archeology of medieval and modern ships of iberian-atlantic tradition », Lisbonne, 2001.

comparaisons et facilitant de futures réalisations »³¹⁶.

L'ordonnance de Colbert, datée du 16 septembre 1683, portait obligation faite aux maîtres-charpentiers, préalablement au lancement de la fabrication de tout bâtiment, de construire une maquette en carton de celui-ci, et un « profil » ou plan de coupe perpendiculaire complétée d'un « plan » ou plan de coupe horizontale. C'était la première fois qu'un texte officiel faisait référence à la notion de plan, dont l'utilisation systématique pour la production standardisée des vaisseaux s'imposera définitivement sous Choiseul à travers les plans normalisés du chevalier Jean-Charles de Borda et de l'ingénieur naval Jean-Noël Sané. Le mathématicien, physicien et hydrographe Pierre Bouguer pourra écrire dans la préface de son *Traité du navire*, première synthèse de l'architecture navale publiée en 1746, « [...] conférences qui se tinrent à Paris vers 1681, où assistoient, avec plusieurs Constructeurs habiles, plusieurs Officiers fameux [...]. Il résulta effectivement de ces conférences un avantage considérable pour la Marine. On fixa entre les principales dimensions des Navires, ces mêmes proportions qu'on observe encore tous les jours [...]. M. Renau³¹⁷ communiqua une méthode réglée de former les Plans ou Profils des Navires, en assujettissant assez toutes les parties les unes aux autres, pour rendre leur figure plus uniforme ou plus simétrique : au lieu que les pratiques qu'on avait suivies jusqu'alors abandonnoient la disposition de presque tout l'ouvrage au hazard ou au caprice de l'Ouvrier »³¹⁸.

Parallèlement, les études scientifiques se développaient, dont la publication permettait à la fois l'amélioration des pratiques d'architecture navale, et l'ouverture du savoir au-delà du cercle restreint de quelques familles. Ce fut, en 1643, l'*Hydrographie* du père Fournier ; en 1683, le *Livre de construction des vaisseaux* du maître constructeur toulonnais François Coulomb ; en 1691, le *Traité de la construction des galères* rédigé par un auteur anonyme ; en 1695, l'*Architecture navale* de Dassié ; en 1698 probablement, l'*Architecture navale* manuscrit du révérend père Hoste ; à la fin du XVII^{ème} et au début du XVIII^{ème} siècles, les écrits de Barras de La Penne sur la construction des galères ; en 1712, les *Tablettes de marine* de La Madeleine ; en 1746, le *Traité du navire* de Bouguer ; et, en 1752, les *Elémens de l'architecture navale* de Duhamel du Monceau, constituant un ouvrage majeur qui servira souvent de base et de référence aux études ultérieures.

Dans le même temps, Colbert imposa une standardisation des navires de combat. Celle-ci existait déjà pour les galères de France, depuis longtemps

³¹⁶ BOUDRIOT Jean, introduction du *Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la Marine*, Service historique de la Défense, Marine, Vincennes, 1996, p. XIII.

³¹⁷ Bernard Renau d'Elicagaray (1652-1719), auteur d'une *Théorie de la manœuvre des vaisseaux* parue en 1689. Il fut aussi l'inventeur des galiotes à bombes.

³¹⁸ BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, éd. Jombert, Paris, 1746, préface p. VIII et IX.

réparties en trois types de bâtiments :

- Les *galères ordinaires* constituant le gros de cette flotte (environ quarante sept mètres de longueur de coque, et cinquante cinq mètres hors tout),
- La *galère patronne* affectée au lieutenant général des galères, plus grande et plus ornée (de longueur intermédiaire entre les galères ordinaires et les réales),
- La *galère réelle* qui accueillait le général des galères, bâtiment somptueux, portant l'image conceptuelle de la majesté royale (environ cinquante cinq mètres de longueur de coque, et soixante cinq mètres hors tout).

Outre cette standardisation par type, Colbert incita les constructeurs à procéder de même pour tous les éléments des galères, non seulement pour les pièces de structure ou de gréement mais aussi pour de simples aménagements. Dans cette optique, Barras de La Penne³¹⁹ a pu écrire dans la *Table des principales proportions et mesures du corps de l'œuvre morte pour une galère de vingt six bancs*³²⁰ : « Les gabarits des guérites [formant le carrosse à la poupe du navire] se doivent faire tous égaux, afin que le contour du berceau de poupe soit uniforme et que les mêmes tendelets puissent servir à toutes les galères »³²¹.

En revanche, dans les années 1660, les caractéristiques des vaisseaux étaient encore essentiellement laissées à la libre appréciation des maîtres constructeurs. Cette méthode multipliait à l'infini les structures et les éléments nécessaires à la construction de ces bâtiments, les pièces conçues pour l'un étant inévitablement incompatibles avec un autre. Colbert décida de normaliser les navires et de rationaliser ainsi les approvisionnements afin d'en réduire les coûts, d'en faciliter la gestion et de favoriser l'interchangeabilité des équipements – et des hommes – entre des navires de même type.

Une première ordonnance générale imposa, en 1670, la division des vaisseaux de ligne en cinq rangs chacun d'entre eux étant défini en tenant compte du nombre de ponts et de l'importance des châteaux de poupe. Deux autres ordonnances précisèrent, et surtout adaptèrent à l'évolution des navires, ce premier texte, dont l'application laissera toujours une marge d'appréciation, celle du 10 février 1674 et celle du 15 avril 1689³²² :

	Nombre de ponts 1674	Nombre de canons		Tonnage (tx)	
		1674	1689	1674	1689
Premier rang	3	80	plus de 100	1400 à 1500	plus de 2 000
Deuxième rang	3	64	≈ 80	1100 à 1200	≈ 1 500

³¹⁹ Barras de La Penne fut officier supérieur du Corps des Galères. Il écrivit de nombreux textes réputés relatifs aux galères.

³²⁰ La galère de vingt six bancs était la galère ordinaire. Ce type de navire constituait la quasi-totalité de la flotte des galères.

³²¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, éd. Tandem Felix, Ubbergen NL, 2001, p. 100.

³²² Le signe ≈ signifie « environ ».

Troisième rang	2	50	≈ 60	800 à 900	≈ 1 200
Quatrième rang	2	40	≈ 44	500 à 600	≈ 700
Cinquième rang	2	30	≈ 36	300	≈ 400

Parallèlement, le règlement du 22 mars 1671 créait les Conseils de Construction, installés dans les ports-arsenaux de Toulon, Rochefort et Brest, qui avaient pour mission d'étudier les navires en cours de désarmement afin d'en tirer des leçons pour l'amélioration des futurs bâtiments, et de s'assurer que ces derniers répondaient à la standardisation et aux différentes caractéristiques voulues par le Roi. Ces conseils, parmi leurs attributions, avaient vocation à contrôler les « devis »³²³ exigés désormais avant toute mise en chantier, et exerçaient donc une sorte de tutelle sur les maîtres constructeurs. Celle-ci fut renforcée par l'ordonnance du 31 octobre 1678 disposant que « [...] l'intention du Roi est qu'il soit fait, en chaque arsenal, des modèles en petits des vaisseaux de chacun des cinq rangs, dans lesquels les mesures seront réduites au 1/12^{ème} ou au 1/20^{ème} de toutes leurs proportions et mesures. Il faudra que ces modèles soient faits avec autant d'exactitude et de justesse [afin] qu'ils servent perpétuellement pour les mesures et proportions à tous les vaisseaux qui seront construits dans l'avenir ».

Dès lors, le mouvement était lancé, et « la conception des vaisseaux royaux va justifier la construction de grands modèles navigants, formule à laquelle s'attacheront surtout Duquesne et Tourville »³²⁴. C'est dans cette mouvance que s'inscrivirent la *Frégate* du premier et le *Modèle* du second, mis à l'eau du Canal respectivement en 1680 et 1681. Ce sont, notamment, ces spécimens qui, sans provoquer par eux seuls une révolution dans l'art des constructeurs, remplirent un rôle important dans l'évolution du courant d'idées lancé par Colbert, dans l'instauration de nouveaux principes de conception et d'une nouvelle méthode de transmission de la connaissance technique, dans l'encadrement d'une marche décisive vers la rationalisation des productions navales.

♦ *Industrialisation*

La situation des infrastructures terrestres de la Marine lors de l'arrivée de Colbert aux affaires est décrite dans les mémoires de l'intendant d'Usson de Bonrepas : « Il n'y avait en ce temps là [1662] aucun arsenal de la Marine dans les ports où se doivent armer les vaisseaux et les galères du Roy, mais seulement quelques petits magasins, dispersés d'un côté et d'un autre et mal fermés avec des ateliers qui ne l'étoient point du tout, en sorte que les particuliers y alloient prendre furtivement ce qui leur convenoit pour armer des vaisseaux corsaires, et ceux des marchands [...] »³²⁵.

³²³ Ce document ne définissait encore le projet que de façon succincte avec une vingtaine de dimensions principales.

³²⁴ BOUDRIOT Jean, introduction du *Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la Marine*, op. cité, p. XII.

³²⁵ SIMEON Nicolas, *Louis XIV et la mer*, op. cité, p. 34.

Pour atteindre les objectifs fixés par le Roi, Colbert dut mener une active politique de développement des arsenaux, vastes ensembles industriels de production navale. En 1665, trois ans après la restauration du Corps des Galères, Louis XIV ordonna l'aménagement d'un arsenal à Marseille pour construire ces bâtiments de bas bords essentiellement dédiés à la flotte du Levant. Les travaux initiaux se poursuivirent jusqu'en 1669, suivis de deux phases d'agrandissements, la première de 1673 à 1679, la seconde de 1685 à 1690. En 1665, les galères quittèrent le port de Toulon pour rejoindre la cité phocéenne où elles demeurèrent désormais entre leurs campagnes à la mer. Toulon fut agrandi et réaménagé pour les vaisseaux en 1680, ainsi que Brest dans le cours des années 1680. Des sites secondaires, parfois de simples sites de refuge ou de surveillance temporaire, en particulier à Bayonne, au Havre-de-Grâce et à Dunkerque, complétèrent ce maillage principal pour les vaisseaux, à Sète et à Narbonne pour les galères.

Sous l'impulsion de la politique de Colbert, les méthodes de production évoluèrent et témoignèrent « d'une conception fonctionnelle de la gestion et des pouvoirs d'une organisation du travail conçue selon une autre idée »³²⁶. De véritables expériences de planification de projet furent menées permettant de définir l'arborescence et les interactions des tâches à réaliser de façon cohérente, d'optimiser les délais et les coûts. Ces pratiques préfiguraient des concepts industriels développés au XX^{ème} siècle, tel que le procédé de gestion de projet P.E.R.T.³²⁷ mis au point dans les années 1950. Rochefort réussit à assembler ainsi une frégate en trente heures, et Brest en vingt heures. En 1679, l'article suivant paraissait dans la *Gazette de France* du 19 juillet : « Il y a quelques jours que le sieur Arnoux [intendant de la Marine à Toulon] fit bâtir à Toulon un vaisseau. Toutes choses avaient été si bien disposées, et les sept cents ouvriers, qui furent employés à cet ouvrage, y travaillèrent avec tant d'ordre et de diligence que le vaisseau fut achevé en sept heures, quoiqu'il ait cent pieds [32,48 mètres] de longueur, qu'il soit percé pour quarante pièces de canon et qu'il y ait plus de deux mille cordages ».

Au début de la même année, ce journal relatait un exploit similaire réalisé à Marseille le 11 novembre précédent : « Le sieur Brodart, Intendant des galères à Marseille, y a fait bâtir une galère en l'espace de dix heures et demie. Le marquis de Seignelay [...] étant arrivé à l'arsenal à six heures du matin, à peine y fut-il entré que le sieur Brodart fit paraître d'un coup de sifflet huit cents ouvriers qui commencèrent à bâtir une galère. Ils étaient de plusieurs métiers, tous distingués par leurs habits différents afin qu'ils pussent se reconnaître en travaillant, et qu'il n'y eut pas de confusion. Ils commencèrent à travailler à six heures et demie du matin et, à cinq heures du soir, la galère étant achevée et

³²⁶ VERIN Hélène, *L'espreuve du vaisseau qui a été faite à Toulon en sept heures*, in revue « Gérer et comprendre », février 1996.

³²⁷ « Project Evaluation and Review Technic », procédure d'étude et de suivi de projet mise au point par les Etats-Unis pour la construction des premiers sous-marins nucléaires.

équipée, le maréchal de Vivonne³²⁸, le marquis de Seignelay et le chevalier de Noailles³²⁹, lieutenant général des galères, montèrent dessus et allèrent jusqu'au château d'If »³³⁰.

Un vaisseau de combat équivalait à une forêt sur l'eau : la construction d'un vaisseau de premier rang nécessitait de deux mille à quatre mille arbres, celle d'une frégate un millier environ³³¹.

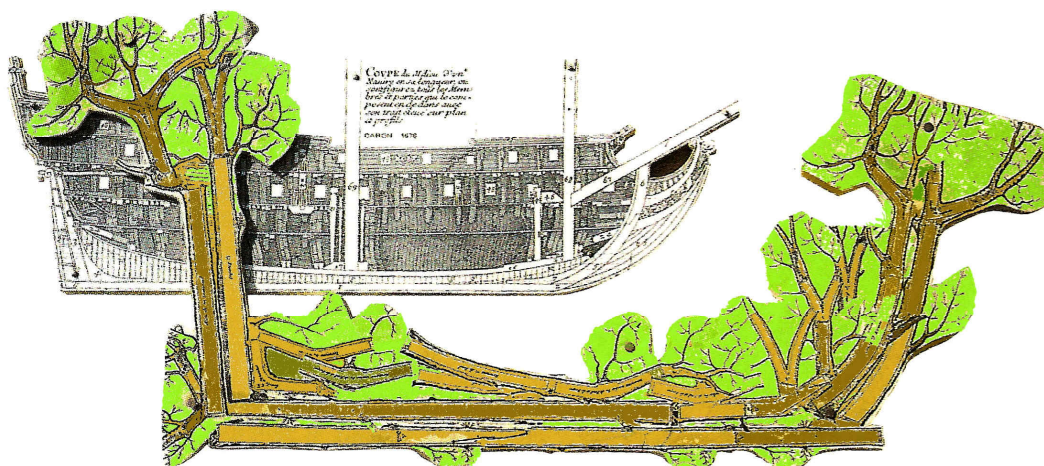


Figure I-3.2/02 – Représentation schématique des arbres nécessaires pour la structure élémentaire d'un vaisseau en 1678
(Office national des Forêts)

Jean Boudriot estime qu'entre 1650 et 1850, environ deux millions quarante quatre mille mètres cube, soit deux millions cent trente mille chênes âgés de quatre-vingt à quatre-vingt-dix ans, ont été employés pour la construction de la flotte française. Bien que le bois ait été largement dominant dans la production de ces bâtiments, bien d'autres matériaux y furent employés : trente tonnes de clous en fer, par exemple, pour le vaisseau de soixante quatorze canons, cinquante tonnes de boulets, quatre-vingts tonnes de cordage en chanvre. Il portait aussi deux jeux de voiles de deux mille huit cents mètres carrés chacun, et une artillerie pesant deux cent cinquante tonnes.

Les achats devaient suivre la politique de Colbert sur le commerce international et appliquer sans faille la règle de la préférence nationale : « Il faut toujours acheter en France préférablement aux pays étrangers [...]. Les milliers de fer commandés en Espagne auraient pu être fabriqués dans les forges

³²⁸ Louis Victor de Rochechouart de Mortemart, duc de Vivonne (1636-1688), général des galères et maréchal de France.

³²⁹ Jacques de Noailles (1653-1712), lieutenant général des galères et des armées navales du Roi, chevalier de l'Ordre de Malte, commandeur de Louvières et de Vaumion.

³³⁰ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, éd. L'Ancre de marine, Saint-Malo, 1995, p. 44 et 45.

³³¹ Portail en ligne de l'Office national des Forêts : http://www.onf.fr/gestion_durable, *Le bois utilisé depuis toujours – les bois de marine*

d'Angoumois, Poitou, Périgord et Guyenne et même en celles de Bretagne [...]. Pour le goudron, il faut donner ordre au sieur Lombard, de Bordeaux, d'envoyer toute la quantité qui s'en fera en Médoc. Pour les boulets, la Bretagne, l'Angoumois et le Nivernais en peuvent fournir une quantité suffisante. [...] Pour les cordages, il faut travailler continuellement à amasser des chanvres, et à faire travailler à la Corderie [...] »³³². En application de ces instructions, « des manufactures d'armes et d'ancres virent le jour dans le Nivernais, en Forez, dans le Périgord, à Lyon, des fabriques de voiles en Dauphiné et en Bretagne (les toiles de Guingamp et de Quintin). Des forêts d'Auvergne, de Provence ou du Vivarais on tira des mâts et du bois de charpente [...]. Le chanvre venait de Bretagne, de Bourgogne et du Dauphiné. L'Aquitaine fabriquait le goudron »³³³.

Malgré le soin porté en permanence par Colbert à l'expansion de l'économie et à la réduction des dépenses de l'Etat, ces navires coûtaient chers à la Couronne : la construction d'un vaisseau de premier rang revenait à sept cent soixante-dix mille livres environ³³⁴. La coque représentait 40% de cette somme, et l'artillerie 15%. Le radoub nécessaire après un maximum de neuf ans de service revenait à deux cinquièmes environ du coût de sa construction, et la refonte qui s'imposait après treize à quatorze ans d'emploi pouvait équivaloir à ce dernier. Pour que la durée de vie d'un vaisseau soit portée à vingt ans environ, son coût d'entretien atteignait donc 140% de celui de sa construction. Une campagne à la mer de six mois coûtait cent douze mille livres de salaires et de vivres³³⁵.

Il s'avéra donc essentiel pour Colbert, et ses successeurs de mobiliser les budgets nécessaires au financement de sa politique navale donc les dépenses évoluèrent de la façon suivante³³⁶ :

Années	Dépenses pour les services maritimes (en livres)
1662	3 000 000
1665	6 500 000
1668	9 326 000
1669	13 000 000
1670	entre 12 100 000 et 13 000 000 ³³⁷

³³² CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, 1666, tome III, op. cité.

³³³ SAINT-BRIS Gonzague, *Louis XIV et le Grand Siècle*, op. cité, p. 339.

³³⁴ En 1683, l'équivalence métallique de la livre tournois était de 0,619 gramme d'or pur. Dans son ouvrage *Versailles, le chantier de Louis XIV* (éd. Perrin, Paris, 2002), Frédéric Tiberghien estime qu'une livre tournois de 1684 équivaldrait à 15 euros de 2002, soit 17,85 euros en 2012 compte-tenu de 19% d'inflation entre 2003 et 2012 (estimation INSEE, juin 2012).

³³⁵ *La Royale ou l'extraordinaire renaissance de la Marine française sous Louis XIV*, cas d'étude de l'EDHEC business school en « Stratégie et politique générale », 2009. En collaboration avec l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille).

³³⁶ VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^{ème} siècle*, SEDES, Paris, 1996, p. 114 et 115.

³³⁷ Treize millions de livres en 1670 est le montant annoncé dans l'ouvrage de MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77. Il précise aussi que, dans les années suivant

1671	12 000 000
1672 à 1675 (moy./an 10 millions)	40 000 000
1680	9 000 000
1685	10 800 000
1690	27 000 000
1691	33 430 000
1692	33 270 000
1693	32 500 000
1694	24 200 000
1695	19 400 000
1700	12 600 000

Au total, la Marine reçut deux cent seize millions de livres entre 1672 et 1690, période de sa création et de sa phase de croissance, et quatre cent quatre-vingt cinq millions entre 1691 et 1705 pour financer la poursuite des constructions et l'entretien de l'ensemble de la flotte³³⁸.

L'arsenal, espace industriel, faisait appel à une main d'œuvre nombreuse, maîtres et apprentis, et à une grande variété de compétences : scieurs de long, perceurs, sculpteurs, peintres, menuisiers, gréeurs, voiliers, mâteurs, tonneliers, matelots manœuvres au port, gardiens des vaisseaux et des magasins, inspecteur des constructions, intendant, spécialistes de l'artillerie et encore commissaires en charge de l'eau et des vivres. Des dizaines de métiers intervenaient dans le processus de production des arsenaux, dont les principaux étaient exercés par les charpentiers, les calfats et, pour les galères, les rémolats qui façonnaient les rames. Au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, l'arsenal de Marseille comptait vingt mille personnes environ pour la construction et le service des galères, dont douze mille galériens, cinq mille matelots et soldats, deux mille à deux mille cinq cents ouvriers et manœuvres, mille deux cents officiers et « bas officiers » (sous-officiers) dont trois cents maîtres ouvriers et compagnons. A cela s'ajoutaient aussi l'administration du site de production, et l'encadrement de l'hôpital des forçats créé en 1648 à l'initiative de Gaspar de Simiane, seigneur de La Coste, chevalier de l'Ordre de Malte. Au-dessus de l'entrée monumentale de l'Arsenal, dont le nombre de résidents – exclusivement des hommes – représentait près du quart de la population de la cité, un panneau portait ces mots : « Le Grand Louis aux flottes invincibles a bâti cette citadelle ; d'ici il dicte ses lois à la mer domptée »³³⁹.

L'état de délabrement de la flotte à l'arrivée de Colbert aux affaires de la Marine témoignait aussi de la déliquescence de ses ressources humaines.

1670, les dépenses de la Marine se stabilisèrent autour de dix à douze millions de livres par an (période 1670-fin des années 1680).

³³⁸ MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77.

³³⁹ ZYSBERG André, *Marseille cité des galères à l'âge classique*, in « Revue municipale de Marseille », n°122, 1980, p. 75.

Officiers, matelots et chiourmes, les carences avaient dégradé leurs aptitudes autant que leurs effectifs. Colbert promut une active politique de recrutement, de formation et de compétence à tous niveaux de l'échelle hiérarchique.

Pour l'armature du corps des officiers, Colbert s'appuya sur la solution employée depuis les prémices de la Marine royale au début du siècle : l'Ordre de Malte³⁴⁰. L'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, installé à Malte depuis 1530, constituait l'une des forces navales les plus efficaces de Méditerranée pour combattre les Barbaresques et les Turcs. Elle créa la première Marine permanente, et la première Ecole navale pour la formation de ses chevaliers. Ceux-ci, qui étaient tous des religieux, suivaient un noviciat de deux ans et, après avoir prononcé leurs vœux, ils devaient effectuer au moins quatre « caravanes », c'est-à-dire quatre ans de service sur l'une des galères de l'Ordre. A cette expérience pratique s'ajoutait une solide formation théorique avec des cours d'astronomie, d'algèbre, de mathématiques et de navigation. Les postulants étaient obligatoirement nobles, et beaucoup d'entre eux provenaient de familles de la plus haute aristocratie européenne porteuses des valeurs chevaleresques traditionnelles auxquelles s'ajoutaient les injonctions de la règle interdisant, sous peine de perdre l'habit, de reculer devant l'ennemi³⁴¹. Le résultat en fut une Marine extrêmement pugnace et redoutée, à laquelle le Pape avait accordé le privilège unique de porter le Saint-sacrement sur ses galères que tous les autres navires chrétiens rencontrés en mer – sauf les galères pontificales – saluaient les premiers.

Le cardinal de Richelieu confia les éléments initiaux de la flotte qu'il voulait créer à deux chevaliers de l'Ordre de Malte, le commandeur Philippe des Gouttes³⁴² et le bailli Albert de Forbin-Lambesc³⁴³. Le chevalier Isaac de

³⁴⁰ Ordre des Hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem né dans la seconde moitié du XI^{ème} siècle en Palestine pour soigner les pèlerins de toutes confessions. Il ajouta à cette vocation initiale une fonction chevaleresque pour défendre la Terre sainte. A la chute du royaume latin d'Orient, il se transporta à Chypre, puis à Rhodes, puis au milieu du XVI^{ème} siècle dans l'île de Malte. Dès son départ de Palestine, sa vocation militaire devint maritime, et ses galères acquirent une redoutable efficacité dans la lutte contre les Barbaresques et les Turcs pour défendre la frontière sud de l'Europe. Cet Ordre existe toujours dans sa composante humanitaire. Etat souverain, il est reconnu sur le plan diplomatique par cent Etats environ dans le monde, et aussi par la Grande Chancellerie de la Légion d'Honneur. Durant cette longue histoire ininterrompue, la majorité absolue de ses chevaliers et de ses grands maîtres a été française.

³⁴¹ « Car s'il arrivait que, combattant pour le Christ contre les ennemis de la foi, tuournes le dos et abandonnes l'étendard de la sainte croix, en fuyant pour échapper à un combat si juste, saches que, selon les statuts et les coutumes de l'Ordre, tu serais alors justement privé du signe sacré de la croix [cousue sur le manteau du chevalier] pour avoir rompu tes vœux, et que tu serais chassé de notre compagnie, comme un membre pourri » (rituel d'admission des nouveaux chevaliers, XV^{ème} siècle), MARTIN Bruno, *La vie religieuse des Hospitaliers d'après les statuts de la période rhodienne*, in « Rhodes et les "chevaliers de Rhodes" 1310-2010 », Actes du colloque - Rhodes 28 et 29 mai 2010, Ordre de Malte, Paris, 2013, p. 142.

³⁴² Philippe Raquin, commandeur des Gouttes (vers 1580-vers 1649). Ses trois frères Charles, Léon et Jean-Claude furent aussi chevaliers de l'Ordre de Malte. Le titre de commandeur

Razilly³⁴⁴ était, par ailleurs, nommé gouverneur de l'Acadie en 1632, et le bailli Philippe de Longvilliers de Poincy³⁴⁵, en 1638, lieutenant général des îles d'Amérique pour le Roy. Sous Mazarin, le chevalier Paul³⁴⁶, lieutenant général, parvint à maintenir l'honneur naval du Royaume malgré la situation de sa Marine. A la fin des années 1680, sur les quarante galères françaises, vingt quatre étaient commandées par des chevaliers de l'Ordre de Malte. Sur la liste générale des galères du Roi en 1699, des chevaliers de Malte commandaient dix-huit des trente deux galères citées dans la flotte du Levant, et onze des quinze galères construites à Rochefort pour le Ponant. Nombreux furent ceux qui eurent rang de chef d'escadre tels Nesmond³⁴⁷ et Pointis³⁴⁸, ou de lieutenant général comme d'Amfreville³⁴⁹. La proportion des officiers issus de cette origine était plus importante encore parmi les lieutenants et les enseignes. Distingués sur les galères, les chevaliers de Malte du XVII^{ème} siècle évolueront avec leur temps, et perpétueront sur les vaisseaux la brillante tradition qu'ils portaient, avec des hommes tels que Tourville, Suffren ou de Grasse.

Du fait de la croissance rapide du nombre d'unité lancées, Colbert, contraint par la nécessité, accepta aussi des officiers de diverses origines professionnelles tels que des capitaines et lieutenants de navires marchands, des maître-corsaires, des gentilshommes dont la compétence se présomait par le seul fait de leur résidence en bord de mer, et même des officiers de l'armée de Terre comme le fut Châteaurenault (1637-1716) nommé, dans sa seconde vie, en 1701, vice-amiral du Levant puis, en 1703, maréchal de France.

Le commandement d'un navire de guerre nécessitant deux compétences complémentaires, naviguer et combattre, le recrutement des officiers fut ouvert – outre le canal de l'Ordre de Malte – à deux catégories sociales : d'une part aux nobles voués par essence au métier des armes, d'autre part aux familles d'armateurs ou de marins considérées pour leurs connaissances maritimes. Les premiers procédaient du monde des hommes de guerre, les seconds de celui des

est attaché à un chevalier qui dirige une commanderie, généralement un domaine équipé d'une sorte de ferme fortifiée.

³⁴³ Bailli Albert de Forbin-Lambesc (1575-1661). Le titre de « bailli » – ou « pilier » – correspond à la direction de l'une des « Langues » de l'Ordre, c'est-à-dire l'une des Nations le composant (Provence, Auvergne, France, Italie, Aragon, Allemagne, Castille, Angleterre et Bavière).

³⁴⁴ Isaac de Razilly (1587-1635), chevalier de Malte, était un cousin de Richelieu. En 1623, il fut nommé chef d'escadre, et en 1632 gouverneur de l'Acadie jusqu'à sa mort. Son frère, Claude de Launay-Razilly, lui succéda.

³⁴⁵ Philippe de Longvilliers, chevalier de Poincy (1584-1660). C'est lui qui, aussi, prit possession de l'île de la Tortue.

³⁴⁶ Jean-Paul de Saumeur, dit chevalier Paul, (1597-1667) commandeur de l'Ordre de Malte, d'abord corsaire en Méditerranée, fut en 1654 lieutenant général des armées navales du roi, et vice-amiral du Levant. Trois bâtiments de la Marine nationale – dont une frégate actuelle – ont été baptisés de son nom.

³⁴⁷ André de Nesmond (1640-1702).

³⁴⁸ Jean Bernard de Saint-Jean, baron de Pointis (1645-1707).

³⁴⁹ Charles François Davy d'Amfreville (vers 1640-1692).

hommes de mer. Les deux mondes se côtoyaient tout en éprouvant l'un pour l'autre une méfiance latente qui pouvait dégénérer au sein des commandements en rivalités ou même en conflits ouverts.

Pour le recrutement des matelots, Colbert modifia fondamentalement l'approche et la pratique. Auparavant, l'enrôlement se faisait souvent de force au hasard des individus ramassés sur les ports. Cet usage était aussi courant dans la Marine que dans l'armée de Terre, en France autant qu'à l'étranger, et particulièrement en Angleterre pour le recrutement des marins. Colbert remplaça cette méthode par le système de « l'inscription maritime » ou « système des classes » dont s'inspirera plus tard la conscription militaire : tous les hommes nés à proximité des côtes, ou dont les parents vivaient de la mer étaient répertoriés et affectés dans l'une des trois classes – ou quatre classes selon l'endroit – qui, en cas de besoin, servaient à tour de rôle sur les navires du roi. Les hommes d'une classe en activité percevaient une pleine rémunération, tandis que les autres inscrits maritimes, inactifs, étaient payés en demi-solde. Le matelot blessé en service percevait une pension, de même que celui qui, au-delà de soixante ans, était radié de sa classe et pouvait prendre sa retraite.

Dans les arsenaux, Colbert développa une politique attractive pour le personnel technique, de nature à lui apporter les formations professionnelles et une polyvalence permettant de lui garantir une certaine sécurité de l'emploi. Delacroix, commissaire de la Marine à Toulon au début du XVII^{ème} siècle rendait compte ainsi³⁵⁰ de ces mesures innovantes : « Tous les travaux des ateliers se faisaient à la journée du Roi³⁵¹ [...]. Comme les mouvements étaient grands et continus, les artisans étaient comme assurés d'être entretenus toute leur vie ; ils apprenaient différents métiers suivant leurs différentes inclinations et l'espérance certaine qu'ils avaient d'être augmentés de paie à proportion du progrès qu'ils faisaient dans leurs arts, les engageaient à s'y perfectionner. Cette disposition était utile pour entretenir et même augmenter le nombre des ouvriers ».

Colbert se préoccupa aussi de l'enseignement théorique, notamment celui portant sur la théorie des constructions, pour lequel trois écoles, principalement destinée à la formation des officiers, furent simultanément ouverte en 1680 à Rochefort, Brest et Toulon. Peu après, en 1684, un poste d'inspecteur des constructions fut créé, avec mission « d'apprendre aux charpentiers la manière de faire les plans des vaisseaux et profils avant d'en commencer la construction, afin de se corriger des défauts qui ont été trouvés dans ceux qui ont été ci-devant faits ». Ces premiers programmes de formation n'eurent, cependant

³⁵⁰ *La Royale ou l'extraordinaire renaissance de la Marine française sous Louis XIV*, cas d'étude de l'EDHEC business school, article cité.

³⁵¹ Le travail « à la journée du roi » désignait un ouvrage dont le coût d'accomplissement n'était pas fixé d'avance, contrairement du travail au forfait. Il était payé en fonction du nombre de journées employées, sans que le nombre de celui-ci soit a priori limité. C'est, avant la lettre, une sorte de contrat à durée indéterminée.

qu'un impact limité. Ce n'est que vers le milieu du XVIII^{ème} siècle que les évolutions lancées par Colbert parviendront à maturité, et que les traités de science et technologies navales, rédigés initialement pour quelques esprits cultivés, deviendront des sujets d'enseignement obligatoire pour les futurs officiers ou les futurs « ingénieurs » succédant aux maîtres constructeurs.

Visionnaire et capable d'appréhender l'avenir, Colbert a, en effet, ouvert la voie à des progrès dont le temps, seul, permet de mesurer l'ampleur. D'autres résultats, en revanche, furent presque immédiats et spectaculaires, tel l'essor de la puissance navale de la France.

□ *Les résultats : essor de la puissance navale de la France*

La compétence et les arguments de Colbert en faveur du développement d'une Marine d'Etat, outil de puissance politique et de protection du commerce, concrètement appuyés sur la présence éclatante au cœur du jardin du Roi des galères, galiotes, brigantin et vaisseaux de hauts bords, incita Louis XIV à valider le grand projet – et les budgets – proposé par son ministre. En quatorze ans, ce dernier atteignit les objectifs fixés par le Roi.

♦ *Croissance de la flotte, efficacité des vaisseaux et gloire des galères*

A l'aube du gouvernement de Louis XIV, la flotte disposait de mille canons environ ; « elle en avait déjà près de deux mille en 1665 et six mille cinq cents en 1674. Dès 1671, la flotte française comptait plus de navires que celle de l'Angleterre ou des Provinces-Unies [...], un total de 194 navires de guerre jaugeant entre 130 000 et 140 000 tonneaux »³⁵². En 1683, année du décès de Colbert, la flotte royale, qui, en 1661, ne disposait que de six galères et neuf vaisseaux de combat en état de prendre la mer, était sur le point de devenir la première force navale européenne, composée de la façon suivante³⁵³ :

Galères	30
---------	----

Vaisseaux

1 ^{er} rang	12
2 ^{ème} rang	20
3 ^{ème} rang	29
4 ^{ème} rang	25

³⁵² MEYER Jean, *Louis XIV et les puissances maritimes*, in « XVII^{ème} siècle », op. cité, p. 161.

³⁵³ DARRIEUX Henri et QUEGUINER Jean, *Historique de la Marine française*, éd. L'ancre de marine, Saint-Malo, 1999, p. 156.

Noter que Philippe Masson mentionne deux cent soixante-seize vaisseaux construits entre 1661 et 1683, deux cent quatre-vingt-quinze entre 1661 et 1688 : MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 94. La différence est vraisemblablement due au nombre de navires détruits durant ce temps du fait de combats ou de retraits du service.

5 ^{ème} rang	21
Sous-total vaisseaux de ligne	107
Bâtiments secondaires	
Frégates	25
Brulots	7
Flûtes	20
Barques longues	10
Galiotes à bombes	7
Sous-total bâtiments secondaires	69
Total de la flotte	206

« En 1689 encore, les forces navales du Roi étaient égales à celles de l'Angleterre et de la Hollande réunies »³⁵⁴. Cette force était armée par mille deux cents officiers et cinquante trois mille hommes. Une flotte auxiliaire s'y ajoutait comptant environ quatre-vingts navires corsaires malouins, dieppois, rochelais et dunkerquois. La montée en puissance de la Marine royale fut menée en fonction des constructions suivantes³⁵⁵ :

1- EVOLUTION DES EFFECTIFS DE GALERES

Années	1661 ³⁵⁶	1669	1675	1680	1683	1685	1686	1688 ³⁵⁷	1690 ³⁵⁸	1695	1700	1705
Nombre au Levant	6	15	24	30	30	32	34	40	36	34	34	24
Nombre au Ponant	-	-	-	-	-	-	-	-	15	6	6	6
Total des galères	6	15	24	30	30	32	34	40	51	40	40	30

³⁵⁴ LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, tome 2, Tallandier, Paris, 1978, p. 724.

³⁵⁵ Pour la flotte des galères : ZYSBERG André, *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale* », in ACERA Martine, MERINO José et al., « Les marines de guerre européennes, XVII^{ème}-XVIII^{èmes} siècles », Presses de l'université de Paris-Sorbonne, Paris, 1998, p. 432 et 440 ; ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, op. cité, p. 46 ; BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 2001, p. 25 ; MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77 ; Pierre Boyer, *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*, in « Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée », n°6, 1969, p. 53 à 74, avance les effectifs suivants pour la flotte des galères de France : trente et un en 1680, trente cinq en 1684, trente huit en 1686-1688, quarante en 1690, quarante deux en 1692.

Pour la flotte des vaisseaux : *La Royale ou l'extraordinaire renaissance de la Marine française sous Louis XIV*, cas d'étude de l'EDHEC business school en partenariat avec l'université d'Aix-Marseille, article cité, et MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77.

³⁵⁶ Il s'agit du nombre de galères en état de prendre la mer, six sur dix-huit existant en 1661 : MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77.

³⁵⁷ Inscription sur une médaille frappée en 1688 pour célébrer la domination navale française : « L'empire de la mer Méditerranée assurée à la France par quarante galères – 1688 ».

³⁵⁸ Dont quatorze galères restant désarmées à Marseille selon André Zysberg (*Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, op. cité, p. 432).

2- EVOLUTION DES EFFECTIFS DE VAISSEAUX DE LIGNE

Années	1 ^{er} rang	2 ^{ème} rang	3 ^{ème} rang	4 ^{ème} rang	5 ^{ème} rang	Total
1661	-	-	3	4	2	9 ³⁵⁹
1671	16	16	33	25	29	119
1681	12	20	36	26	21	115
1685						120
1691	17	26	42	20	22	127
1695						135
1701	25	18	50	18	19	130
1711	21	18	33	16	10	98
1715	16	16	27	14	7	80

En 1695, la flotte de guerre française était la plus puissante d'Europe au Levant comme au Ponant. Entre 1661 et 1715, date de la mort de Louis XIV, trois cent quatre vingt un vaisseaux et frégates furent construits. En 1679, 42% d'entre eux portaient plus de cinquante canons, 60% en 1696.

♦ *Domination de la flotte, grandeur et puissance du Roi*

Résultantes des initiatives, de l'organisation et de la volonté acharnée de Colbert, les victoires navales ne se firent pas attendre :

Principales victoires navales françaises de la flotte de Colbert jusqu'à la mort de Louis XIV

Années	Contre Espagne	Contre Espagne-Hollande	Contre Hollande	Contre Anglo-hollandais	Contre Angleterre
1675	Iles Lipari Reggio				
1675					
1676		Alicuri			
1676		Agosta			
1676		Palerme			
1676			Cayenne		
1677			Tabago		
1689					Baie de Bantry
1690				Béveziers	
1692				Barfleur	
1693				Lagos	
1694			Texel		
1696			Doggerbank		
1697					Baie d'Hudson
1702					Santa Martha
1703			Cap de La Roque		
1704					Vélez-Malaga
1706					Sainte Hélène
1707					Ouessant
1707					Cap Lizard

A partir de 1640, après la bataille de Cadix, l'hégémonie navale espagnole commença à décliner. Les batailles d'Alicuri, d'Agosta et de Palerme en 1676

³⁵⁹ Il s'agit du nombre de vaisseaux en état de prendre la mer, neuf sur vingt six existant en 1661 : MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 77.

menèrent cette évolution à son terme : la France prenait le contrôle de la Méditerranée occidentale. Douze ans plus tard, une médaille fut frappée pour célébrer cette domination, qui porte ces mots : « L'empire de la Mer Méditerranée assurée à la France par quarante galères. 1688 ». Victor Hugo, dans *Ruy Blas*, dont l'action se déroule dans l'Espagne de cette époque, évoque avec une grande intensité dramatique l'abaissement de l'empire de Charles-Quint³⁶⁰ :

« [...] L'Espagne et sa vertu, l'Espagne et sa grandeur,
Tout s'en va. Nous avons depuis Philippe Quatre³⁶¹
Perdu le Portugal, le Brésil, sans combattre ;
En Alsace Brisach, Steinfort en Luxembourg ;
Et toute la Comté jusqu'au dernier faubourg ;
Le Roussillon, Ormuz, Goa, cinq mille lieux
De côte, et Fernambouc, et les montagnes bleues !³⁶²
Mais voyez, du Ponant jusques à l'Orient,
L'Europe, qui vous hait, vous regarde en riant.

[...] Quel remède à cela ? L'Etat est indigent
L'Etat est épuisé de troupes et d'argent
Nous avons, sur la mer où Dieu met ses colères,
Perdu trois cents vaisseaux, sans compter les galères.

[...] Anciens vainqueurs du monde, Espagnols que nous sommes,
Quelle armée avons-nous ? A peine six mille hommes,
Qui vont pieds nus. Des gueux, des Juifs, des montagnards,
S'habillant d'une loque et s'armant de poignards.

[...] L'Etat s'est ruiné dans ce siècle funeste,
Et vous vous disputez à qui prendra le reste !
Ce grand peuple espagnol aux membres énervés,
Qui s'est couché dans l'ombre et sur qui vous vivez,
Expire dans cet antre où son sort se termine,
Triste comme un lion mangé par la vermine ».

Dominant désormais les flottes chrétiennes au Levant, les victoires de Béveziers en 1690, de Barfleur en 1692 et de Lagos en 1693 démontrèrent à leur tour la prééminence de la Marine de France au Ponant, alors même que ses pertes matérielles consécutives à ce qui est parfois indûment qualifié de « désastre de la Hougue » étaient intégralement comblées en moins d'un an d'activité normale des arsenaux français. Pour qualifier ce moment d'apogée, Olivier Chaline peut écrire : « Le roi dispose au début des années 1690 à la fois de la première marine et de la plus forte armée [d'Europe], moment exceptionnel

³⁶⁰ Célèbre tirade « Bon appétit, Messieurs », acte III, scène 2.

³⁶¹ Philippe IV d'Espagne (1605-1665).

³⁶² Il s'agit vraisemblablement des Montagnes bleues qui occupent le tiers oriental de la Jamaïque, terre espagnole jusqu'en 1655, avant d'être occupée par les Anglais.

dans l'histoire de France »³⁶³.

Toutes ces remarquables évolutions, dont l'esprit et l'image flottent sur le Grand Canal de Versailles, permettent d'affirmer avec François Bluche³⁶⁴ que « Au moment où l'Angleterre et la Hollande diminuent armements et exercices, le Roi [Louis XIV] dispose d'une armée navale " plus nombreuse et meilleure qu'aucun prince d'Europe " (Sourche). Brest et Toulon sont équipés et fortifiés. Colbert vient de créer les compagnies de gardes-marine, embryon d'une école navale. Duquesne, le comte d'Estrée et d'Amfreville multiplient en Méditerranée, de Gênes à Tripoli en passant par la rade d'Alger, les démonstrations de force des escadres françaises. Cependant, Moulay Ismaël, empereur du Maroc, a demandé de traiter avec Versailles ; les Siamois échangent des ambassades avec la France ; Cavelier de La Salle explore le bassin du Mississipi, le baptise Louisiane en l'honneur du Roi, tandis que le grand fleuve devient " le fleuve Colbert " ; d'Iberville s'établit au détriment des Anglais dans la baie d'Hudson ; les missionnaires français progressent en Chine. Si la politique coloniale de Colbert n'obtient pas tous les résultats escomptés, la France est présente à peu près dans toutes les mers du monde. [...] Dans son *Dictionnaire universel* (paru posthume en 1690), Furetière écrit sans hésitation : " Le roi de France est l'arbitre de la paix et de la guerre " [...] ».

Une citation tirée de l'ouvrage *Sciences et curiosités à la cour de Versailles*, édité par l'Etablissement public du château et du domaine national de Versailles, permet de conclure sur l'importance majeure qu'eurent le Grand Canal et sa Flottille, par delà la seule science physique appliquée, dans l'évolution de la pensée scientifique : « C'est à la Cour, relayée par l'Académie, que l'on voit s'esquisser une politique par projets dans les domaines vitaux pour la gloire du monarque et la prospérité de l'Etat. Leur point commun fut d'appliquer les méthodes de la " nouvelle science " : expérimentation et mathématisation. La politique navale qui croisait l'économie et la géopolitique, mit en œuvre des programmes dans trois domaines, la construction, la navigation, l'exploration.

En construction, la création de l'Ecole des élèves constructeurs (1741) et du Corps des ingénieurs constructeurs (1765), la publication des manuels de Bouguer et de Duhamel du Monceau³⁶⁵, le patronnage de l'Académie de Marine à Brest (1768) marquent une rupture avec l'empirisme des chantiers navals [antérieurs], tandis que le Grand Canal de Versailles servait de bassin d'essai et

³⁶³ CHALINE Olivier, *La Marine de Louis XIV fut-elle adaptée à ses objectifs ?*, in « Revue historique des armées », n° 263, 2011.

³⁶⁴ BLUCHE François, article *Louis XIV*, in « Dictionnaire du Grand Siècle », éd. Fayard, Paris, 1990, p. 904.

³⁶⁵ Il s'agit d'ouvrages relatifs à l'architecture navale, à la pratique de la construction des vaisseaux, à la navigation (pilotage et manœuvres), à leur mâturation, à l'utilisation des bois dans la construction navale.

de démonstration des modèles [...] »³⁶⁶.

Durant ce temps, la Marine se transformait. Deux systèmes d'armes se côtoyaient, les navires longs de bas bords et les navires ronds de hauts bords : les galères et les vaisseaux. Les premiers portaient essentiellement des combattants, les seconds des canons. Depuis le début du XVII^{ème} siècle, la puissance de feu de ces derniers tendaient à surclasser progressivement tout autre bâtiment de combat. Pourtant, les galères subsistaient, et Louis XIV fit même bâtir un nouvel arsenal, à Marseille, pour les construire et y abriter leur effectif croissant. Le 6 novembre 1665, Colbert écrivait un mot qui résumait la haute considération portée aux galères par le Roi, par l'essentiel de la Cour et du peuple :

« Il n'y a point de puissance qui marque mieux la grandeur d'un prince que celle des galères, et luy donne plus de réputation parmy les estrangers »³⁶⁷.

La grandeur et la puissance navales du Roi s'incarnaient d'abord dans cette flotte de tradition ; elle devait aussi impressionner les étrangers, et leur faire craindre d'engager le fer contre un prince aussi prestigieux. Les galères restaient l'emblème de l'*imperium* maritime du Roi-Soleil.

Qu'est-ce qui explique cette survivance ? Qu'est ce qu'était une galère de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, et pourquoi, dans cette optique, il s'avérait nécessaire pour la fonction de Versailles au Grand Siècle d'en exposer une somptueuse représentation sur l'écrin du Grand Canal ?

³⁶⁶ HALLEUX Robert, *De la curiosité princière à la naissance d'une politique scientifique*, in « Sciences et curiosités à la Cour de Versailles », Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles op. cité, p. 255 à 259.

³⁶⁷ Bibliothèque nationale de France, NAFr 21306, folio 159.

- PARTIE II -
LE PRESTIGE DES GALERES

Les navires cuirassés ont vécu environ soixante quinze ans, depuis le lancement de la *Gloire* par la France, en 1869, jusqu'à la seconde guerre mondiale. Les vaisseaux de hauts bords, auparavant, régnèrent sur les mers entre la fin du XVII^{ème} siècle et la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, soit durant deux siècles.

Les galères ... pendant vingt sept siècles !



Figure II-0.0/01 – Galère assyrienne du VII^{ème} siècle av. J.C.
(British Museum – Londres)

Selon Thucydide qui écrivit au V^{ème} siècle avant Jésus-Christ³⁶⁸, le premier combat naval répertorié dans l'Histoire aurait été la bataille de Corcyre en 664 avant Jésus Christ, entre les cent vingt cinq galères de Corfou appuyées par trente autres engagées par Athènes, et les cent dix galères de Corinthe. De 664 avant notre ère jusqu'à l'apogée des galères classiques, vers 1680-1690, près de vingt sept siècles ont passé durant lesquels ces longs navires à rames commerçants et/ou guerriers ont dominé, et même engendré, l'histoire navale de l'Occident.

Quelle a été l'évolution de ces navires pour traverser les âges et briller encore d'un exceptionnel prestige en France durant le Grand Siècle, au point d'inciter le Roi-Soleil à les regarder comme des foyers de sa gloire navale ?

³⁶⁸ THUCYDIDE, *Histoire de la guerre du Péloponnèse*, livre I, 13-4. Thucydide fut un homme politique et historien grec né vers 460 av. J.C. et mort entre 400 et 395 av. J.C.

I- LES GALERES DANS LA SECONDE MOITIE DU XVII^{EME} SIECLE

Le commandant Jacques Humbert, dans son ouvrage *La galère du XVII^{ème} siècle – évolution technique, tracé des formes*³⁶⁹, définit de façon pertinente le degré d'évolution technique atteint par les galères de cette époque : « A la fin du XVII^{ème} siècle [...], la galère est alors parvenue, empiriquement, à des dimensions et à des formes pratiquement définitives, que l'on peut considérer comme optimales compte-tenu des impératifs de sa mise en œuvre. La longueur est arrêtée : elle ne peut plus croître³⁷⁰. Le coefficient d'allongement est fixé. Les hauteurs conservent des valeurs semblables à quelques centimètres près [...]. L'ensemble de tous ces éléments détermine les formes de la galère dont on peut dire qu'elles sont figées ».

Dans la même idée, Pierre Bouguer, mathématicien, physicien et hydrographe, écrivit en 1746 : « L'expérience seule a dû perfectionner ces sortes de bâtiments [les galères], apprendre la disposition la plus commode des rames, la longueur de ces rames pour tirer le parti le plus avantageux de la force ordinaire des hommes [...]. Ainsi, il n'y a point de doute que de tous les navires, ce ne soit celui où il y a le moins à réformer »³⁷¹.

Il est acquis, sans conteste, que dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, les galères méditerranéennes parvinrent à l'optimum de leur développement technique, héritières du génie développé par des dizaines de générations de constructeurs au sein des grandes nations maritimes, et expérimentées sur toutes les mers du globe. Quelles furent les grandes lignes de cette évolution, et qu'en était-il alors pour la France tandis que s'affirmait la puissance des vaisseaux ?

1.1 HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DES GALERES

Le mot de « galère » désigne la famille navale composée de navires longs, caractérisés par de bas bords, une propulsion par des rames – tout en portant généralement deux mâts – et originaires du monde méditerranéen. Il est dérivé du terme grec « galeia », ou galée en français.

Bien qu'initialement fondé puis largement établi en Méditerranée, l'« espace » des galères, c'est-à-dire leur champ d'essaimage, recouvrira des régions bien éloignées de leur berceau d'origine, y compris des mers sensiblement plus froides au climat moins tempéré.

³⁶⁹ HUMBERT Jacques, *La galère du XVII^{ème} siècle – évolution technique, tracé des formes*, J.P. Debbane, Grenoble, 1986, p. 99 et 100.

³⁷⁰ Du fait, en particulier, de l'alourdissement exponentiel de sa structure en cas d'allongement et d'élargissement de la coque.

³⁷¹ BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvemens*, éd. Jombert, Paris, 1746, p. 11.

1.1₁ L'ANTIQUE LIGNEE DES GALERES, ET LEUR OPTIMISATION

La genèse des galères se situe au confluent de l'histoire maritime des Egyptiens antiques, à partir du début du quatrième millénaire av. J.C., des Phéniciens, de 3 000 environ à 332 av. J.C., des Minoens de Crète, de 2 700 à 1 200 av. J.C., des Assyriens, de 1800 à 600 av. J.C. (figure II-0.0/01), et des grecs antiques à partir du neuvième siècle av. J.C. A l'origine, et jusqu'au VIII^{ème} siècle av. J.C., les navires servaient indifféremment au commerce et à la guerre. Dans ce dernier cas, ils n'avaient pour fonction que de transporter les soldats, les batailles étant toujours engagées à terre.

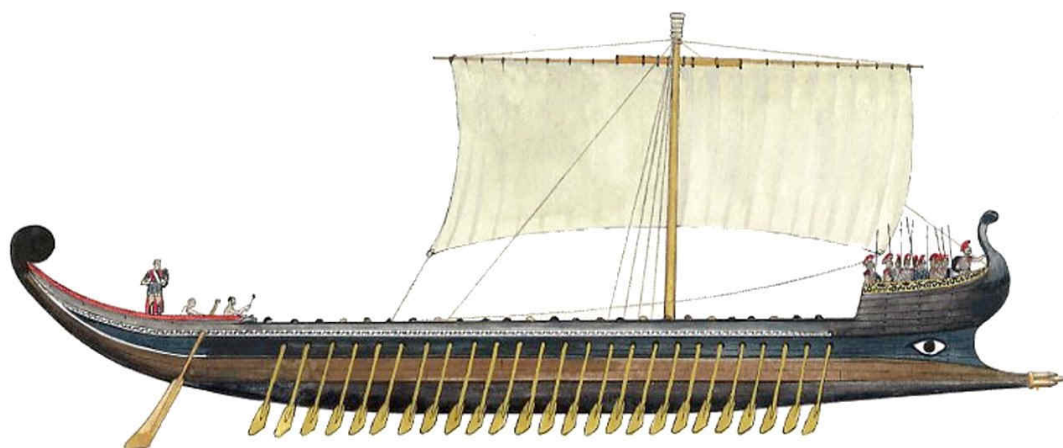


Figure II-1.1/01 Pentécontère grecque des VII^{èmes} et VI^{èmes} siècles av. J.C.
(<http://www.navistory.com>)

Vers le VIII^{ème} siècle av. J.C. apparurent les premières galères grecques, le pentécontère (ou pontécontère)³⁷² (figure II-1.1/01) qui, au siècle suivant, constituera le premier navire grec de combat. Il s'agissait d'un bâtiment de type monère monorème, c'est-à-dire que ses rames se trouvaient installées sur un seul niveau, chacune d'elles étant maniée par un rameur. Il mesurait environ 35 mètres de long sur 5 mètres de large, et portait vingt cinq rames par bord (cinquante rameurs d'où son nom). A partir de la moitié du VI^{ème} siècle, il fut équipé d'un éperon de bronze. Il est vraisemblable que ce navire combattit à la bataille de Corcyre en 664 av. J.C. Il disparut dans le cours du VI^{ème} siècle av. J.C. supplanté par la trirème grecque qui en dérivait.

Précédée de la birème, ou dière monorème c'est-à-dire navire à deux rangs de rames, chacune servie par un seul rameur, la trirème apparut au cours du VI^{ème} siècle av. J.C., pour équiper bientôt les principales forces navales de Méditerranée. Elle y règnera jusqu'au I^{er} siècle av. J.C., survivant même jusqu'au IV^{ème} siècle de notre ère du fait de sa qualité nautique et de son efficacité guerrière (figure II-1.1/02). Trirème, ou trière monorème, elle disposait de trois niveaux de rames, chacune étant maniée par un unique rameur. Elle mesurait environ 40 mètres de long sur 5,5 mètres de large, et cent

³⁷² Certains auteurs placent l'apparition de ce navire durant la guerre de Troie, c'est-à-dire probablement durant le XII^{ème} siècle av. J.C.

soixante-dix rameurs servaient quatre-vingt cinq rames par bord.³⁷³

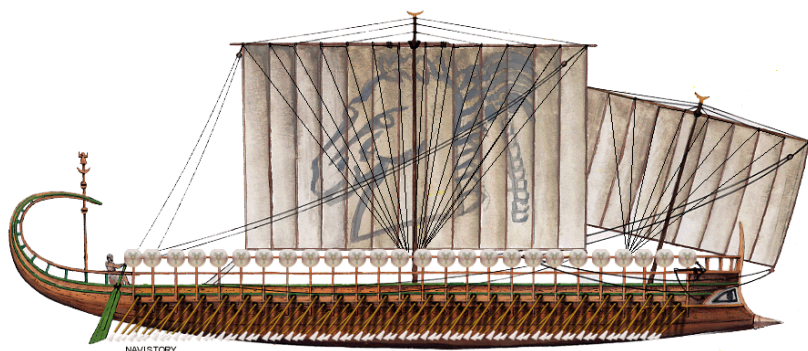


Figure II-1.1/02 Trirème punique (carthaginoise)³⁷⁴ au III^{ème} siècle av. J.C.
(<http://www.navistory.com>)

Outre les hommes de la vogue³⁷⁵, l'équipage devait compter au total environ deux cents hommes. Le navire manœuvrait grâce à un large aviron latéral disposé à la poupe, qui était doublé sur l'autre bord en cas de mauvais temps. Il portait un seul mât à l'origine, puis deux, le second – celui de proue – étant incliné vers l'avant, et une puis deux voiles rectangulaires. Sa vitesse estimée à la rame atteignait en croisière cinq nœuds, et peut-être huit ou dix nœuds lorsqu'il voguait en cadence d'éperonnage. Sous voile, par « jolie brise », la vitesse de la trirème pouvait atteindre huit nœuds environ.

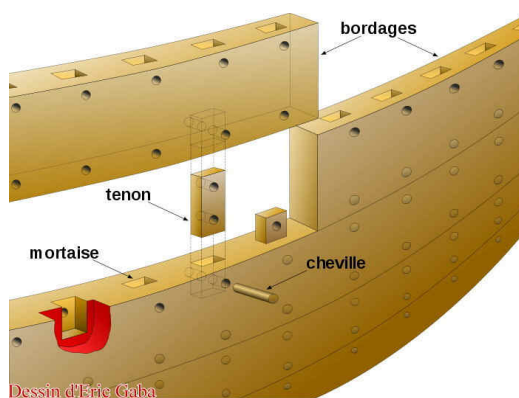


Figure II-1.1/03 – Méthode probable de construction de la coque de la trirème
(Jean Taillardat, « La trière athénienne et la guerre sur mer aux V^{ème} et IV^{ème} siècles », 1968, dans Jean-Pierre Vernant, « Problèmes de la guerre en Grèce ancienne », éd. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1999)

Le navire était à fond plat, sans quille, et son tirant d'eau ne dépassait pas un mètre environ. Il semble que la coque ait été constituée de bordages assemblés à

³⁷³ Les principales informations techniques connues sur les trirèmes proviennent des découvertes effectuées dans les cales couvertes de Zéa (port militaire du Pirée) par MM. Dragatsis et Dörpfeld en 1885, fouillées à partir de l'an 2000 ; et *First international symposium on ship construction in antiquity*, Le Pirée, 30 août au 1^{er} septembre 1985, éd. par le comité d'organisation du symposium, Athènes, 1989.

³⁷⁴ Les trois guerres puniques, opposant les Romains et les Carthaginois, durèrent de 264 à 241 av. J.C., puis de 219 à 201 av. J.C., et enfin de 149 à 146 av. J.C.

³⁷⁵ Dans le langage particulier des galères, il n'y avait pas d'« avirons » mais des « rames », et on n'y « ramait » pas ni « nageait » mais « voguait ».

francs bords, rectangulaires et de largeur constante jusqu'à leurs extrémités, fixés entre eux par un système de mortaises et de tenons chevillés (figure II-1.1/03). Sa proue était terminée par un fort rostre de bronze propre à éperonner les navires ennemis.

Ce navire combattit dans la plupart des grands engagements navals de l'Antiquité, notamment à la bataille de Salamine remportée en 480 av. J.C. par les trirèmes grecques sur la puissante flotte perse de Xerxès, et à Actium en 31 av. J.C. où les navires les plus mobiles et maniables du futur empereur Auguste démontrèrent leur supériorité sur les lourdes quinquérèmes³⁷⁶ de Marc-Antoine et de Cléopâtre, proies malhabiles pour un ennemi très mobile, incisif et insaisissable.

Ce type de bateau fut décliné au cours du temps en une gamme navale montant jusqu'à de véritables mastodontes des mers telle l'heptère (figure II-1.1/04), portant trois niveaux de rames, chacune d'entre elles étant servie par sept hommes.

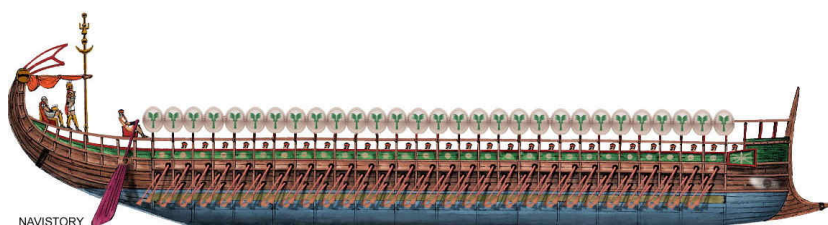


Figure II-1.1/04 – Heptère non grée du II^{ème} siècle av. J.C.
(<http://www.navistory.com>)

Il se peut même que certains bâtiments furent équipés d'une vogue aménagée pour dix rameurs par banc. En revanche, il est très peu probable que le nombre de rangs de rames ait dépassé trois étages du fait de la complexité et de l'alourdissement exponentiels apportés à la structure du navire par chaque niveau supplémentaire, et des contraintes de stabilité à la mer. De fait, ces navires n'étaient plus manœuvrants, ils ne constituaient que des sortes de forteresses flottantes vulnérables aux attaques de navires plus légers et rapides.

La bataille d'Actium en 31 av. J.C. sonna le glas de la tendance au gigantisme naval, et incita les amiraux de l'époque, en particulier romains, à privilégier l'action énergique plutôt que la défense statique. Leur faveur se porta alors sur la liburne (figure II-1.1/05), dérivée des birèmes et des bateaux utilisés par les pirates liburiens sévissant en Adriatique au large des côtes balkaniques. Elles étaient pontées et portaient jusqu'à trente quatre rames par bord, réparties sur deux rangs très peu décalés, que manœuvraient un puis deux hommes par rame. Un puis deux mâts portaient, chacun, une voile rectangulaire. Extrêmement maniables, rapides et efficaces dans les combats, elles devinrent au lendemain de la bataille d'Actium le navire standard de la flotte romaine non seulement en Méditerranée mais aussi dans la Manche et la mer du Nord.

³⁷⁶ Quinquérèmes ou pentères : trois niveaux de rames, chacune servie par cinq hommes. Equipage probable : cent cinquante rameurs, cinquante marins et cent vingt fantassins pour l'abordage.

Des bâtiments plus petits maintenaient l'ordre sur les fleuves, particulièrement aux *limes* frontaliers avec les Barbares, sur le Rhin et le Danube.

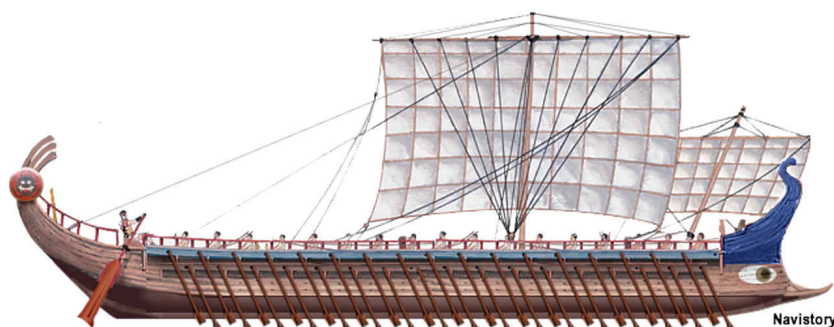
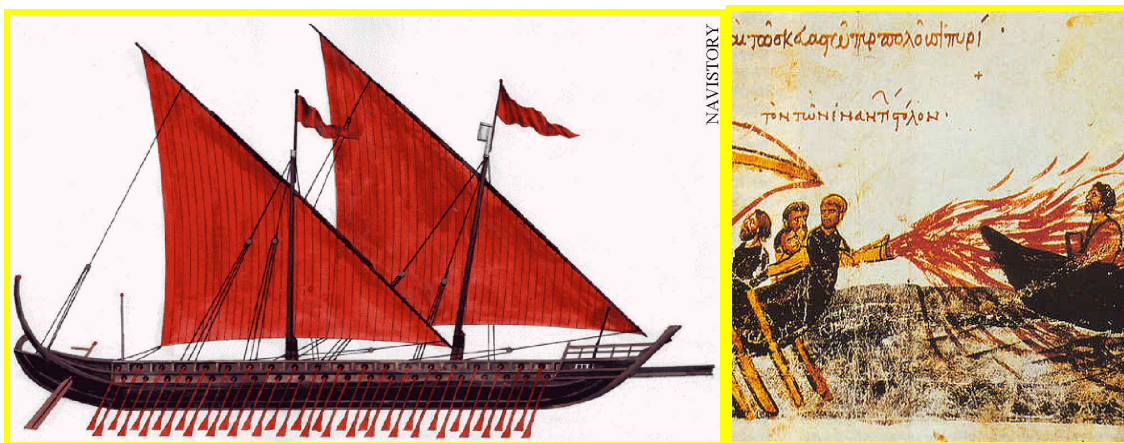


Figure II-1.1/05 – Liburne romaine (vers le I^{er} siècle av. J.C.)
(<http://www.navistory.com>)



Figures II-1.1/06 et 07 – Dromon byzantin et projection de feu grégeois
(Manuscrit de Jean Skylitzes, XII^{ème} siècle – Bibliothèque nationale de Madrid)

A la mort de Théodose le Grand, en 395 ap. J.C., l'empire romain fut scindé de façon définitive en deux zones d'influence : l'Empire romain d'Occident et l'Empire romain d'Orient ou Empire byzantin³⁷⁷. L'abdication de Romulus Augustule, en 476, préluda à l'effondrement du premier, déviant le cours de son Histoire, et l'ouvrant à de nouvelles structures qui se développeront au sein de la féodalité du Moyen-âge. Le pouvoir impérial se réfugia à Constantinople, en butte dès 634 aux forces de l'Islam lancées en 629 à la conquête de la Méditerranée. En 637, les Arabes chassèrent les Perses de Jérusalem, et parachevèrent la conquête de la Palestine deux ans plus tard en prenant d'assaut Césarée et Ascalon. En 642, au sud, Alexandrie tomba à son tour, ce qui permit aux Arabes de s'emparer des vaisseaux de combat – des liburnes – en cours de construction dans son arsenal, et, par la même occasion, du savoir-faire des charpentiers de marine byzantins qui y officiaient. Peu après, la flotte arabe prenait Chypre, et, en 653, infligeait une rude défaite navale à l'Empire près des rivages de Lycie. Sur sa lancée conquérante, l'Islam assiégea Constantinople

³⁷⁷ La cité antique grecque de Byzance, fut reconstruite par l'empereur Constantin en 330 ap. J.C., et prit alors le nom de Constantinople bien que l'usage populaire lui conserva souvent son nom d'origine. Elle fut la capitale de l'Empire romain d'Orient.

pour la première fois en 674. Face à une pareille situation, l'empire romain d'Orient s'équipa d'une flotte de combat à la hauteur des enjeux qu'il devait maîtriser.

Ses techniciens navals connaissaient depuis longtemps la liburne. Ils la renforcèrent puis l'agrandirent en lui adaptant des procédés éprouvés sur les trirèmes, et elle prit le nom de dromon (figure II-1.1/06), c'est-à-dire de croiseur. Au IX^{ème} siècle, il constitua un puissant bâtiment de guerre ponté, équipé, pour les plus grands, de deux rangs de rames. Deux à trois hommes, semble-t-il, y manœuvraient les rames supérieures, un seul les rames inférieures. Outre l'équipage de la vogue, cent cinquante à deux cents hommes y embarquaient, marins et soldats. Il portait deux mâts et deux voiles, rectangulaires jusqu'au X^{ème} siècle puis latines, et, parfois, une tour centrale d'où les archers pouvaient harceler les ennemis. La plupart de ces bâtiments étaient équipés du lance-flamme antique, le syphon, permettant de projeter le feu-grégeois (figure II-1.1/07) – mélange de goudron, de salpêtre, de soufre et de pétrole brut –, et de catapultes capables de lancer des masses de cinquante kilos ou des pots incendiaires à plus de cent mètres, ainsi que d'une sorte de cuirasse en métal les préservant des éperonnages.

Trois classes de dromons coexistèrent, répartis selon leur taille qui variait de 30 à 70 mètres de long sur cinq à sept mètres de large. Ceux qui se trouvaient dans la classe intermédiaire ne disposaient généralement que d'un seul rang de rames et d'un seul mât à l'origine, mais ils étaient réputés pour leur rapidité et leur maniabilité. Désignés sous l'appellation de « galeia », ils constituèrent le type d'origine des navires à rames de combat ultérieurs, des galères des époques médiévales et classiques.

Pendant que Constantinople ployait sous ses guerres civiles et peinait dans ses combats contre l'Islam – contre les Arabes jusqu'aux premières années du second millénaire, puis contre les Turcs et d'abord les Seldjoukides³⁷⁸ à partir du XI^{ème} siècle – les cités maritimes méditerranéennes de Provence, de Catalogne et d'Italie développaient leur commerce international qui, face aux pirates de tous poils, nécessita une protection armée. Celle-ci s'imposa aussi pour contrer les incursions sur leur territoire d'adversaires politiques ou économiques belliqueux, et pour lutter contre les dévastatrices razzias menées sans répit par les Barbaresques du Maghreb.

Ces cités-Etats, telles que Pise un temps, Amalfi puis Naples, Venise ou Gênes,

³⁷⁸ Les Turcs, venus des steppes d'Asie centrale, arrivèrent au Moyen-Orient en deux vagues distinctes : d'abord les Seldjoukides s'emparèrent, au début du XI^{ème} siècle, de Bagdad, de l'Arménie et de la Palestine. Ils conquièrent Jérusalem en 1078 (les premières croisades ne combattirent donc pas les Arabes mais les Turcs). La seconde vague fut celle des Ottomans (ou Osmanlis), apparus en 1281, qui traversèrent le Bosphore en 1353 et prirent Constantinople en 1453.

Pour l'histoire et la culture des tribus turques et des peuples issus de l'Asie centrale, voir ROUX Jean-Paul, *Histoire des Turcs, deux mille ans du Pacifique à la Méditerranée*, Fayard, Paris, 2000 ; et, du même auteur, *L'Asie centrale, histoire et civilisations*, Fayard, Paris, 1997.

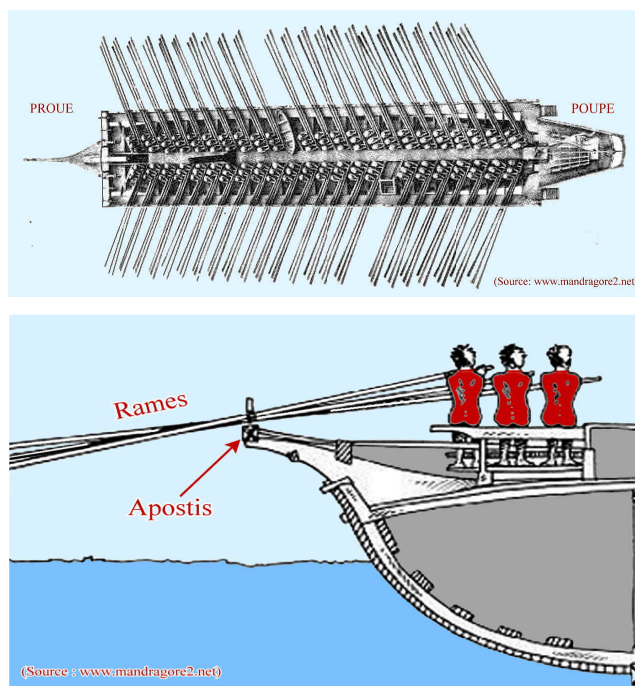
et les seigneurs de puissants fiefs côtiers, notamment provençaux ou aragonais, s'équipèrent progressivement de flottes de guerre généralement composées en majorité du navire existant le plus efficace contre des adversaires véloces et agiles : la « galeia » byzantine, bientôt rebaptisée en « galea » italienne, en « galée » puis « galère » française. Dans le royaume de France, jusqu'à Louis XIV, les galères furent essentiellement la propriété d'armements privés qui les utilisaient au commerce ou les louaient en temps de guerre à quelque prince impliqué dans un conflit naval.

A mesure de l'enrichissement des puissances maritimes, les flottes croissaient en importance et en puissance. Une partie des navires, pour un temps, fut à nouveau équipée d'un second rang de rames. Les bâtiments s'agrandirent et l'expérience acquise à la mer permit aux constructeurs d'en optimiser progressivement la conception, en particulier dans les domaines suivants :

A) LA VOILE LATINE

La voile triangulaire, dite voile latine, remplaça la voile rectangulaire dans le cours des IX-X^{èmes} siècles. Elle permit ainsi à la galère de remonter au vent au près, mais s'avéra plus délicate à manœuvrer sous une longue et lourde antenne³⁷⁹, nécessitant l'amélioration des compétences de l'équipage affecté à ce poste.

B) L'APOSTIS, LA VOGUE « ALLA ZENZILE » (OU A SENSILE)



Figures II-1.1/08 – Vogue « a sensile »

³⁷⁹ Antenne (vergue) : l'antenne de mât était ordinairement composée de deux longues pièces de bois de sapin, la penne et le quart, liées entre elles à l'enginadure.

A l'extrême fin du XIII^{ème} siècle, un Gênois, Benedetto Zaccaria, imagina d'éloigner du rameur le point d'appui de sa rame en le reportant sur une longue poutre fixée à un mètre et demi environ du bord extérieur de la coque. Ce fut l'invention de l'apostis (ou « aposti », selon les auteurs). Associé à un aménagement de la vogue en « arêtes de poisson inversées » – dont les bancs étaient généralement disposés selon un angle de 18 à 20° par rapport à une perpendiculaire tirée de l'axe longitudinal du navire – cette innovation permit d'installer sur le même banc plusieurs rameurs maniant chacun une rame de longueur adaptée à sa place parmi la bancade³⁸⁰. Cette méthode de vogue, qui fut désigné sous l'appellation « a sensile » (figures II-1.1/08), permit de réduire le nombre de bancs, de simplifier l'aménagement du navire, et d'en alléger la structure tout en accroissant sensiblement ses accélérations et sa vitesse. Le second étage de rames disparut alors.

Très vite, en 1298, Gênes démontra la supériorité manœuvrière des galères « a sensile » en mettant à mal une flotte de Venise nettement supérieure en nombre. L'innovation fut aussitôt adoptée par toutes les marines de Méditerranée, y compris par les Turcs et par les Barbaresques.

c) LA RAMBADE

L'allègement des bâtiments, réduisant notamment les structures des œuvres vives³⁸¹, ne permit plus l'emploi de l'éperon de bronze percutant. Les charpentiers de marine le remplacèrent par un équipement qui conserva le même nom mais changea de fonction pour constituer une passerelle d'abordage.

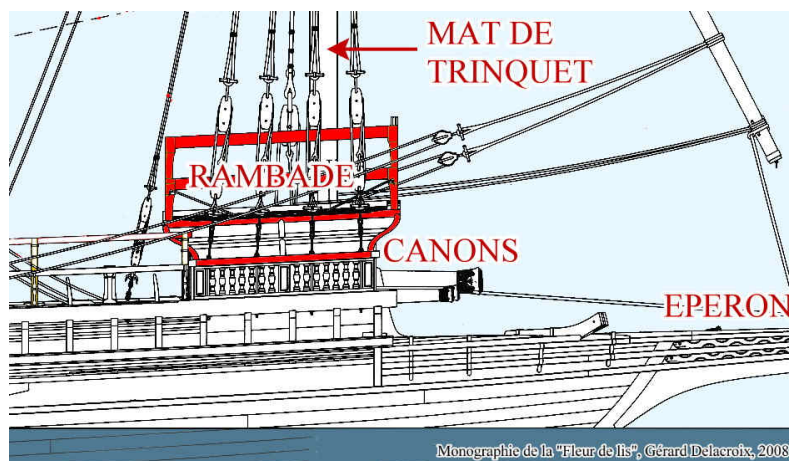


Figure II-1.1/09 – Position de la rambade et du mât de trinquet à la proue d'une galère
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Celle-ci entraîna la construction, près de sa jonction avec le corps de la galère, d'une zone surélevée destinée au regroupement d'une partie des combattants du navire, à la fois plateforme d'attaque et retranchement défensif, qui donna

³⁸⁰ Sur une galère, la bancade (ou brancade) était constituée par le groupe des rameurs installés sur le même banc.

³⁸¹ Oeuvres vives : essentiellement les parties immergées du navire, et quelques éléments de structure (c.f. Partie III).

naissance à la rambade (figure II-1.1/09).

D) LE GOUVERNAIL D'ETAMBOT

Le gouvernail d'étambot, tenu par des ferrures au centre de la poupe³⁸² et manœuvré par une barre franche, remplaça, dans le cours des XIV et XV^{èmes} siècles, la ou les rames latérales pour piloter la galère.

E) L'ARBRE DE TRINQUET

« Sur ces galères plus fortes et plus longues, des problèmes de voilure apparurent assez vite, l'arbre³⁸³ et la voile unique se montrèrent insuffisants sur le plan de la manœuvrabilité. La galère de combat adopta alors une voile de manœuvre que portaient depuis longtemps les grandes "galeazzas" de commerce [...]. Du fait de leur taille, elles avaient déjà connu ce problème »³⁸⁴. Il se peut aussi que l'apparition de l'arbre de trinquet ait été liée à l'introduction de l'artillerie à bord des galères, artillerie de proue uniquement qui pesait considérablement sur l'avant du navire. L'opération consistant à reculer le mât de mestre afin de soulager la proue, et l'installation du trinquet près de celle-ci à l'avant de la rambade (figure II-1.1/09), a pu constituer le remède permettant d'éviter que le navire n'engage trop de l'avant, surtout par vents arrières dominants, tout en équilibrant la voilure.

Ce second mât fut progressivement adopté dans les Marines méditerranéennes entre le XV^{ème} et le début du XVII^{ème} siècles, sauf par les Turcs et par Venise qui ne s'en équipèrent que tardivement dans le courant du XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles car ils privilégiaient pour leurs galères la rapidité de dégréement en cas de risque de repérage par un ennemi.

A Lépante, en 1571, beaucoup de galères tant chrétiennes que turques n'étaient pas encore équipées de trinquet.

F) L'ARTILLERIE DE PROUE

Vers 1450, apparut sur les galères l'artillerie embarquée. En Méditerranée, il ne s'agira jamais que de canons de proue placés sur la conille – sous la rambade – du fait des contraintes imposées par l'installation des rames. La plus grosse pièce, dénommée le coursier, fut installée sur l'axe central du navire, à laquelle vinrent s'adjoindre deux ou quatre batardes ou couleuvrines de chaque côté de celle-ci. Ces ajouts nécessitèrent une adaptation de la structure et des conditions

³⁸² Cette disposition est connue sous l'appellation de « timon à la bayonnaise ».

³⁸³ Arbre : Dans le vocabulaire des galères, un « arbre » était un mât. A l'époque considérée ici, elles disposaient de deux arbres : à l'avant au-dessus de la rambade l'arbre de trinquet – le plus petit des deux –, et l'arbre de mestre.

³⁸⁴ BURLET René, *L'évolution des navires au siècle de Coligny*, in ACERA Martine et MARTINIERE Guy, « Coligny, les protestants et la mer », Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, p. 57.

de stabilité du bâtiment.

g) LA VOGUE « A SCALOCCIO »

Vers le milieu du XVI^{ème} siècle, survint la dernière modification substantielle des galères consistant dans le remplacement des multiples rames que manoeuvrait chaque bancade, par une seule. Cette méthode, désignée sous l'appellation de vogue « a scaloccio » par les Italiens et « à galoche » par les Français (figure II-1.1/10), permet de réduire par multiples de trois, quatre ou cinq le nombre de rames, et donc le poids du navire, tout en augmentant le nombre d'hommes servant la même rame, et donc l'efficacité de la vogue.

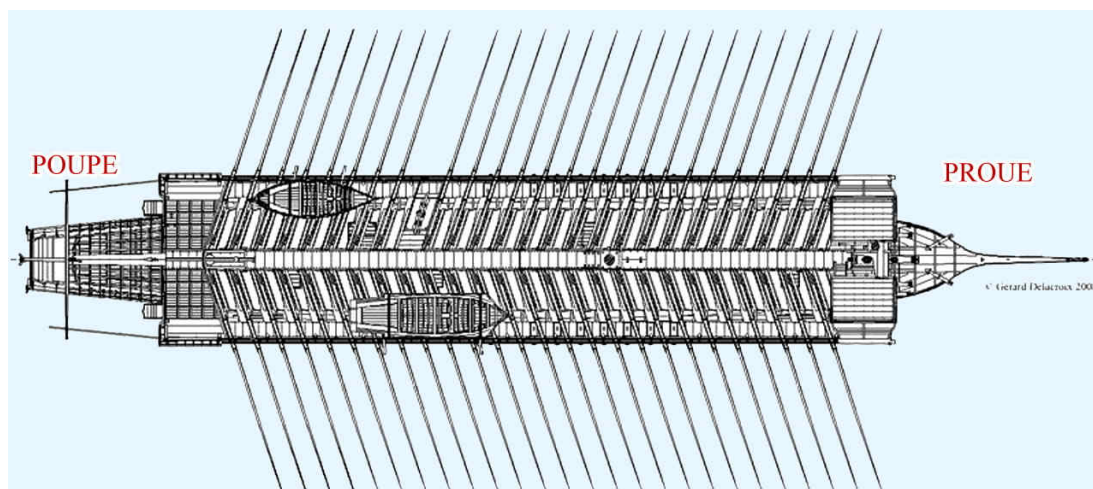


Figure II-1.1/10 – Galère du XVII^{ème} siècle équipée d'une vogue « a scaloccio » ou « à galoche ».
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

Cette évolution se généralisa dans les flottes méditerranéennes au début du XVII^{ème} siècle.

h) LA GALEASSE

Ultime avatar du gigantisme croissant suivi cycliquement par tous les types de bateaux à partir de son modèle initial, Venise équipa ses forces navales, vers le milieu du XVI^{ème} siècle, de la « galea grosso », c'est-à-dire la grosse galère ou galéasse, d'abord bâtiment commercial avant d'être armé en guerre. « Héritière de la galéasse médiévale³⁸⁵, c'est le plus grand de tous les bâtiments à rames. Elle comporte vingt cinq rangs de rameurs, composés, chacun, de sept hommes ; elle embarque deux cents soldats et trente six pièces d'artillerie [dont la plupart tirait des flancs du navire], de sorte que la galéasse apparaît comme une véritable forteresse dont la longueur peut atteindre cinquante mètres de long

³⁸⁵ Mise au point à Venise au XIII^{ème} siècle, la galéasse fut d'abord un navire de commerce de hauts bords fortement armé qui, notamment, assura un service régulier bi-annuel entre la Cité et ses comptoirs méditerranéens. Cette liaison se développa ensuite vers l'Occident, jusqu'aux Flandres.

et la largeur sept mètres trente »³⁸⁶. Elle portait trois mâts, grésés en voiles latines en Méditerranée, rectangulaires sur les bâtiments destinés à l'Océan. En 1303, la galéasse commerciale disposait d'une capacité de soixante dix tonneaux, en 1570 son homologue de combat atteignait deux cent quatre-vingts tonneaux³⁸⁷.

Dans la bataille de Lépante en 1571, durant laquelle s'affrontèrent, à proximité du golfe grec de Patras, deux cent vingt galères chrétiennes et deux cent soixante-dix musulmanes, six galéasses furent engagées dans une position essentiellement statique sur un plan d'eau protégé des grands creux du large.

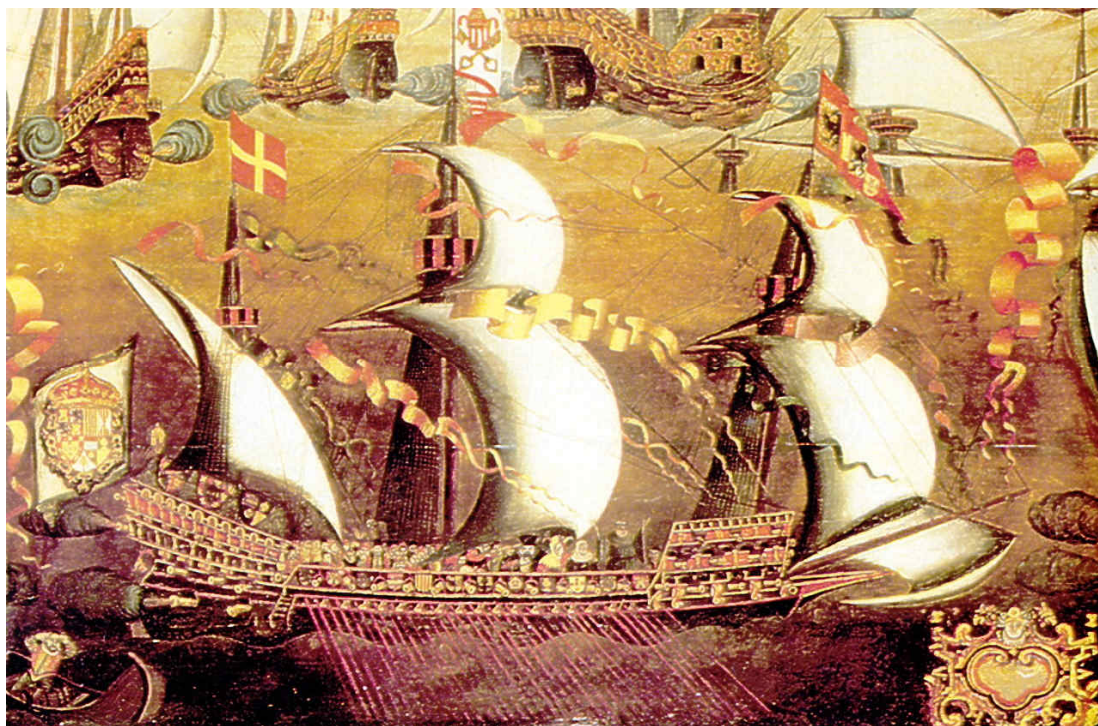


Figure II-1.1/11 – Galéasse espagnole de l'Invincible Armada - 1588
(National maritime museum Greenwich, Londres)

Leurs canons dévastèrent la flotte ottomane et concoururent de façon décisive à la victoire chrétienne qui imposa l'arrêt définitif de l'expansion navale turque vers l'Occident. Aussitôt, plusieurs flottes européennes s'équipèrent de ces bâtiments. L'Espagne en construisit une trentaine qu'elle hasarda en 1588 en mer du Nord au sein de l'Invincible Armada (figure II-1.1/11) lancée à l'attaque de l'Angleterre. Ce fut un désastre. Sensibles à la houle, lourdes citadelles flottantes dotées d'une piètre maniabilité, et se déplaçant lentement à la vogue, les vingt six galéasses engagées dans l'affaire se montrèrent vulnérables et inutiles. Désarmées par des tempêtes secondées par les attaques anglaises, elles disparurent alors tout à la fois de la surface des mers et de l'histoire navale, rendant à la galère classique sa prééminence sur les navires à rames.

³⁸⁶ BERANGER Jean, *Dictionnaire de l'histoire maritime*, sous la direction de Michel VERGE-FRANCESCHI, éd. Laffont, Paris, 2002, p. 647 et 648.

³⁸⁷ Ibidem

Au milieu du XVII^{ème} siècle, la galère avait ainsi atteint l'ultime stade de son optimisation technique, l'apogée d'une architecture navale extrêmement élaborée et même raffinée. Elle dotait le navire d'un ensemble exceptionnel de qualités acquises à travers plus de vingt siècles d'expérience, qui concourraient tout à la fois à sa résistance, malgré sa légèreté, et à son efficacité nautique autant que guerrière dans le type d'emplois qui a façonné son développement.

1.1₂ L'ESPACE DE RAYONNEMENT DES GALERES

Les galères naviguèrent principalement dans quatre régions du globe : la mer Méditerranée, l'océan Indien, la mer Baltique, et la façade occidentale de l'Europe.

A) LA MEDITERRANEE

Toutes les puissances maritimes méditerranéennes utilisèrent des galères, notamment depuis le haut Moyen-âge jusqu'à l'époque classique, pour le commerce et pour la guerre. Jusqu'à la moitié du XVII^{ème} siècle, la France – avec quelques armements privés –, l'Espagne, Venise, les Etats pontificaux, Gênes, la Toscane, la Savoie et l'Ordre de Malte (figure II-1.1/12) y représentaient les intérêts chrétiens ; les Turcs et la régence d'Alger les intérêts de l'Islam. A cette époque, qui marque l'apogée de ce système d'armes, ces bateaux avaient intégré dans leur conception toutes les optimisations conçues par les Marines concurrentes. Ils étaient d'apparence et techniquement sensiblement identiques. Leurs différences portaient essentiellement sur la qualité des bois employés et la robustesse de la construction. Leur artillerie de proue était généralement constituée de cinq pièces de canon.

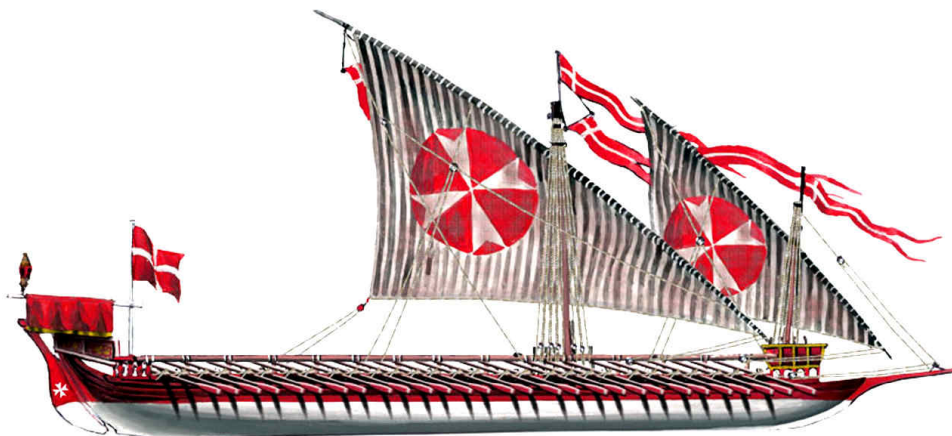
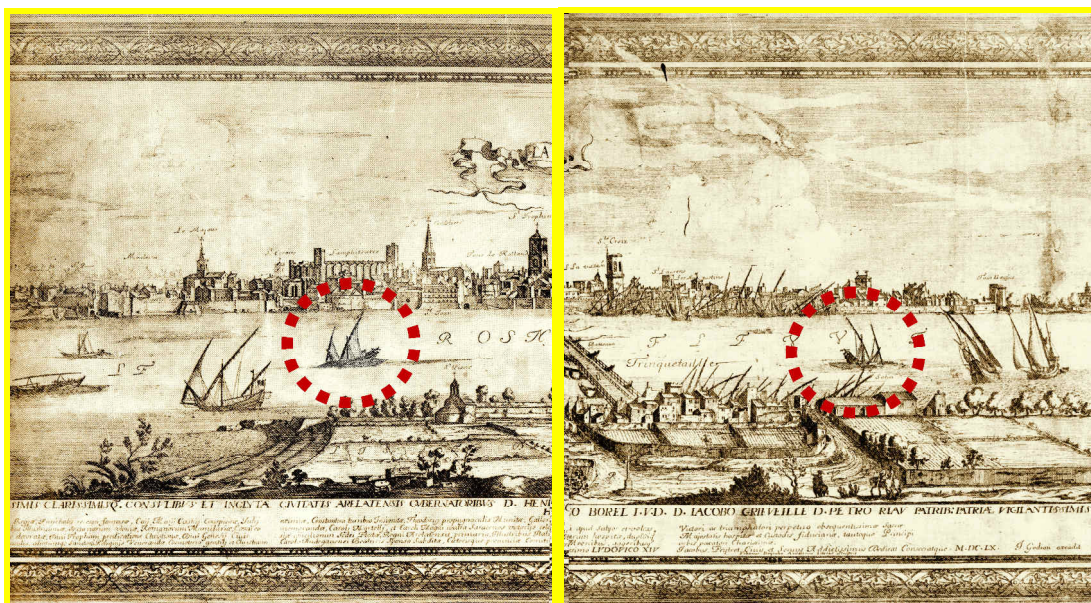


Figure II-1.1/12 – Galère de l'Ordre de Malte
(<http://www.navistory.com>)

Les flottes dominantes, jusqu'à l'*imperium* de Louis XIV, étaient espagnole et turque, cette dernière, à titre d'exemple, étant capable d'engager cent trente huit galères dans le Grand Siège de Malte en 1565. Venise, et Gênes dans une moindre mesure, disposaient aussi d'un potentiel combatif non négligeable mais

généralement réservé à des fins politiques fluctuant au gré de leurs intérêts commerciaux.

En 1660, quand Louis XIV prit en main les destinées du royaume de France, la flotte espagnole régnait sur la Méditerranée, du moins sur son bassin occidental, l'empire ottoman ayant acquis la suprématie navale sur le bassin oriental malgré les vains efforts de Venise pour y conserver une influence militaire capable de protéger ses comptoirs commerciaux. En 1662, Louis XIV refondit le corps des galères afin de surpasser la flotte d'Espagne dans sa lutte contre l'encerclement de la France mené par l'empire des Habsbourg, et d'imposer la préséance de son étendard sur tous ceux qu'il pouvait rencontrer en Méditerranée. Cet objectif prestigieux fut pleinement atteint dans le cours des décennies 1670 et 1680 après une succession de campagnes incisives tant contre les navires espagnols que contre ses alliés : en 1684, par exemple, Duquesne commanda le bombardement de Gênes, officiellement motivé par une affaire d'honneurs non rendus en mer, prétexte pour contraindre la Cité à rompre son alliance avec l'Espagne.



Figures II-1.1/13 – Galères devant Arles en 1660
(Gravure de Jacques Pétré ; courtoisie de M. Philippe Rigaud)

Il convient de remarquer que les galères de combat qui croisaient en mer opéraient aussi sur les grands fleuves en cas de nécessité. C'est ainsi qu'une flotte d'Aragon remonta le Rhône jusqu'à Avignon en 1397 puis en 1398 avec dix huit galères et huit autres petits bâtiments, et en 1411 avec vingt deux navires pour soutenir le pape Benoît XIII³⁸⁸ dans ses démêlés avec le roi de France, Charles VI, durant le Grand Schisme d'Occident (1378-1417) qui vit s'affronter les pontifes de Rome et d'Avignon. En 1411, cette flotte fut arrêtée à Arles où le fleuve avait été barré par un ensemble de billes de bois flottantes

³⁸⁸ Pontificat de 1394 à 1423. Il est considéré par l'Eglise catholique comme l'un des « antipapes ».

reliées entre elles par des crochets de fer³⁸⁹. Plus récemment, une gravure de Jacques Pétré, datée de 1660, montre une vue d'Arles devant laquelle, parmi d'autres bâtiments, figurent deux galères (figures II-1.1/13)³⁹⁰.

Une lettre datée du mois d'août 1464, adressée à Jacques Cœur par Guillaume de La Varye son principal associé, établit que « Les deux grans galees que le roi [Louis XI de France] faict fere a Beaucaire [sur le Rhône à la frontière de la France et de la Provence] seront tost prestes [...] Les plus belles qui oncques furent faictes »³⁹¹. A la fin du XV^{ème} siècle, ce chantier naval, situé environ à soixante kilomètres de la mer par le Grand Rhône, était toujours actif au point même de se trouver menacé par des raids navals espagnols, ce que note Accurse Maynier, juge mage de la cour royale de Marseille, dans un courrier daté du 31 décembre 1493 mentionnant les craintes formulées par les autorités locales d'une attaque de quatre galères catalanes sur Beaucaire afin d'y détruire les navires en construction³⁹².

B) L'OCEAN INDIEN

Depuis la fin du XIV^{ème} siècle, la dégradation des positions chrétiennes en Méditerranée s'accélérait de façon préoccupante. La moitié orientale de son bassin devenait une mer turque³⁹³, et, partout ailleurs, la piraterie ou la course barbaresque basée en Afrique du Nord, notamment à Alger, à Tunis et à Tripoli, entravait, sans cesse davantage, la navigation des armements européens. Leurs navires étaient arraisonnés, leurs équipages réduits en esclavage, et les populations des rivages régulièrement razziées par des raids qui désertifiaient les côtes. L'expansion de l'Islam en Méditerranée devenait un problème vital pour les Etats chrétiens, sous trois aspects : la religion, la sécurité publique et le commerce.

Une vieille idée, née à la fin du XIII^{ème} siècle³⁹⁴, reprit alors de la vigueur,

³⁸⁹ RIGAUD Philippe, *Faits maritimes dans la chronique de Bertran Boyssset (1368-1414)*, in « Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Age » (dir. G. Fabre, D. Le Blevec et al.), Le Manuscrit, Paris, 2009, p. 283 à 289.

³⁹⁰ Dessin descriptif ou vue d'artiste agrémentant son sujet avec des éléments rapportés selon l'usage de l'époque ? Certains des navires représentés avaient des tirants d'eau probablement trop importants pour remonter jusqu'à Arles. En revanche, celui des galères – environ 1,80 mètre – rend possible leur présence devant la cité.

³⁹¹ GANDILHON René, *La politique économique de Louis XI*, PUF, Paris, 1941, p. 246 à 248.

³⁹² Archives comunales d'Arles, CC 522 L.2

³⁹³ Sur le développement de l'empire ottoman, voir BACQUE-GRAMMONT Jean-Louis, BAZIN Louis et al. sous la direction de MANTRAN Robert, *Histoire de l'empire ottoman*, op. cité.

³⁹⁴ En 1289, le khan de Perse, le Mongol Argoun (ou Aïgoun) Gazan (1258-1291), prit contact avec l'Occident, en particulier avec le pape Boniface VIII (1294-1303) et le roi de France Philippe IV le Bel (1268-1314), dans le but d'organiser avec la Chrétienté une opération conjointe d'encerclement des Mamelouks égyptiens, principale force musulmane de l'époque, par des attaques lancées simultanément de l'Ouest et de l'Est. Cette opération était de nature à provoquer la ruine de l'Islam. Il obtint l'appui des Arméniens, des Géorgiens, de Gênes, du roi de Chypre et de l'Ordre de Malte. Après quelques succès ponctuels, l'entreprise échouât finalement faute de l'appui, essentiel, du Pape et du roi de

consistant à tenter de déborder l'empire musulman par le sud, et à l'attaquer dans l'océan Indien après avoir contourné l'Afrique. Depuis les premières années du XIII^{ème} siècle, l'idée s'était affirmée dans les milieux savants, selon laquelle il serait concevable d'atteindre l'Asie par cette route en naviguant sur l'« océan extérieur » ou « océan atlantique ». L'amélioration des navires hauturiers, de leur robustesse et de leur gréement, ainsi que l'évolution – dans le cours du XIV^{ème} siècle – des instruments de navigation dans l'inconnu, favorisaient la traversée des déserts liquides. Ces moyens nouveaux ressuscitèrent le vieux projet défunt.

Si l'accession au Moyen-Orient par l'océan Indien et la mer Rouge constituait, certes, un objectif militaire majeur pour la préservation de la Chrétienté, cette région suscitait aussi un puissant intérêt chez les négociants européens. Ils avaient appris, grâce à Marco Polo³⁹⁵ et à quelques autres pionniers, les lieux d'origine des épices, girofles, cannelle, poivre, muscade, piment, gingembre, cardamome et vanille : une partie de la côte orientale de l'Afrique, île de La Réunion, archipel des Comores, Ceylan, Inde, Indochine et Insulinde³⁹⁶. Cette traite³⁹⁷ maritime, monopolisée jusqu'alors par les Arabes, aboutissait à Suez et poursuivait son voyage par chameau jusqu'à Alexandrie où Venise disposait d'un quasi-monopole de commercialisation pour l'Europe. Dès leur débarquement en Italie ou sur les côtes méridionales de la France, une livre de gingembre – soit cinq cents grammes environ – équivalait au prix d'un mouton, une livre de macis – l'écorce de la noix de muscade – à trois moutons, quant au poivre, son coût atteignait de tels sommets qu'il était vendu grain par grain³⁹⁸. Dès lors, nombreux étaient ceux qui rêvaient de contourner l'Afrique pour prendre à revers les Arabes autant que les Vénitiens, et détourner à leur profit la route du commerce asiatique. Pour les puissances océaniques particulièrement – Espagne, Portugal et France – la guerre commerciale et l'affaiblissement corolaire des ennemis de la Foi et de l'Etat se confondaient dans une complémentarité très rationnelle.

A Lisbonne, au début du XV^{ème} siècle, la volonté d'atteindre l'Inde en naviguant au Sud s'imposait désormais comme la condition initiale d'une large stratégie mûrement réfléchie : attaquer l'Islam à revers afin de réduire la pression de ses forces en Méditerranée, et affaiblir sa puissance en paralysant son commerce international. Autre conséquence prévisible de l'opération, et

France trop préoccupée par leur querelle autour de la théocratie pontificale que Boniface VIII cherchait à imposer aux monarchies européennes. Seule la république de Gênes, toujours soucieuse de concurrencer Venise, alliée commerciale des Musulmans, envoya des charpentiers dans le Golfe persique pour y construire une flotte de galères destinée à couper le trafic entre l'Inde et l'Égypte, et assiéger Aden, principale base arabe de cette route maritime. Après Argoun Gazan, les khans de Perses seront musulmans.

³⁹⁵ Marco Polo (1252-1323)

³⁹⁶ Partie insulaire de l'Asie du sud-est comprenant notamment l'Indonésie et les Philippines.

³⁹⁷ L'économie de traite consiste dans une forme de commerce dans laquelle des produits manufacturés sont échangés contre des matières premières issues de régions non industrialisées.

³⁹⁸ www.guide-ile-maurice.com/sommaire_epices.php3

non des moindres : en ruinant Alexandrie et détournant la route des épices, Lisbonne deviendrait la plaque tournante du trafic mondial, s'assurant ainsi une position dominante sur Madrid, Gênes et Venise.



Figure II-1.1/14 – Carte de l’océan Indien en 1519. Remarquer les différents types de bateaux croisant alors dans la région, majoritairement des navires arabes et quelques portugais dont une galère signalée ici par des pointillés bleus

(HOMEM Lopo³⁹⁹, atlas nautique portugais, dit « Atlas Miller », 1515-1519 ; manuscrit enluminé sur parchemin. C. Pl. Rés. Ge. DD. 683, f. 2 r^o)

En ce temps, la royauté française était accaparée par la guerre de Cent Ans, tout comme l’Espagne par sa « Reconquista » sur les Maures et les Berbères que le Portugal avait chassés de ses terres depuis 1249. Seule puissance océanique disponible et résolue à s’aventurer derrière l’horizon marin, ce dernier ouvrit l’ère de l’expansion européenne sur le monde.

Premier jalon de la révolution maritime qui s’amorçait, Madère était découverte en 1419. En 1487, Bartoloméo Diaz⁴⁰⁰, avec deux navires de cinquante tonnes, doublait le cap des Tempêtes rebaptisé l’année suivante « cap de Bonne Espérance » par le roi Jean II du Portugal⁴⁰¹ pour marquer les grandes espérances que cette pointe ouvrait vers l’Orient. En 1498, Vasco de Gama⁴⁰² mouillait à Calicut, point majeur de concentration des épices venant de l’Inde,

³⁹⁹ Lopo Homen, qui a vécu au XVI^{ème} siècle au Portugal, fut l’un des cartographes les plus célèbres de son temps.

⁴⁰⁰ Bartoloméo Diaz : né vers le milieu du XV^{ème} siècle mort en 1500.

⁴⁰¹ Jean II du Portugal (1455-1495)

⁴⁰² Vasco de Gama (vers 1469-1524)

de Ceylan, de Malaisie et des Moluques⁴⁰³. Dès 1504, les Vénitiens ne trouvaient plus d'épices à acheter à Alexandrie. Les autorités mameloukes⁴⁰⁴ du Caire, ulcérées par l'effondrement de leur commerce, incitèrent les sultans du golfe d'Oman à éliminer le pavillon lusitanien de la région. Une véritable guerre navale s'engagea alors d'Aden à Goa, entre les Arabes assistés par Venise, et les Portugais qui, finalement, resteront maîtres de ces routes maritimes.

Des galères participèrent à ces combats (figure II-1.1/14). En 1507, une flotte mamelouke, constituée avec l'assistance technique des républiques de Venise et de Raguse, appareilla à destination de Djeddah, Aden et Diu au nord de la côte occidentale de l'Inde. Le sultan ottoman Bajazet II⁴⁰⁵ avait largement participé à la création de cette force navale en fournissant aux Mamelouks des galères de même type que celles de Méditerranée. Elles furent démontées à Alexandrie, transportées « en fagot » jusqu'à Suez pour y être remontées avant de descendre la mer Rouge. Elles combattirent à la bataille de Diu, en 1509, où cette flotte fut battue et ses galères livrées en partie aux Portugais pour acheter la paix⁴⁰⁶.

Les Portugais ne se contentaient pas du butin des combats pour alimenter leur puissance navale : « Pour répondre aux besoins croissants de navires de commerce, et également pour affermir le pouvoir maritime dans les régions où la souveraineté du roi était menacée, des chantiers furent créés dans plusieurs villes d'outre-mer. Les plus importants furent ceux de Goa, de Daman et de Cochin en Inde [...]. Des navires de reconnaissance, tels que les caravelles, et des navires de guerre comme les galères, les fustes⁴⁰⁷ et les brigantins continuèrent d'être construits et utilisés pour les activités locales et régionales dans les territoires où s'exerçaient la souveraineté politique et commerciale portugaise »⁴⁰⁸. En 1538, Soliman le Magnifique⁴⁰⁹ effectua une seconde tentative pour réduire Diu (figure II-1.1/15), aussi infructueuse que la première. La flotte qu'il avait rassemblée en 1536 pour cette opération comptait « soixante-dix huit navires, dont vingt galères, parmi lesquels figurent des

⁴⁰³ Sur l'histoire de l'expansion portugaise aux XV et XVI^{èmes} siècles, et celle de sa Marine, voir RODRIGUES PEREIRA José Antonio, *Marinha portuguesa, nove seculos de historia*, Comissão Cultural de Marinha, Lisbonne, 2010 ; et BELLEC François, LANCASTRE E TRAVORA (de) Luiz et al. *Nefs, galions et caraques dans l'iconographie portugaise du XVI^{ème} siècle*, Chandeigne, Paris, 1993.

⁴⁰⁴ La dynastie mamelouke régna sur l'Egypte de 1250 à 1517. Elle fut détruite par les Ottomans à cette dernière date.

⁴⁰⁵ Bajazet II, dit Le Terrible (1447-1512).

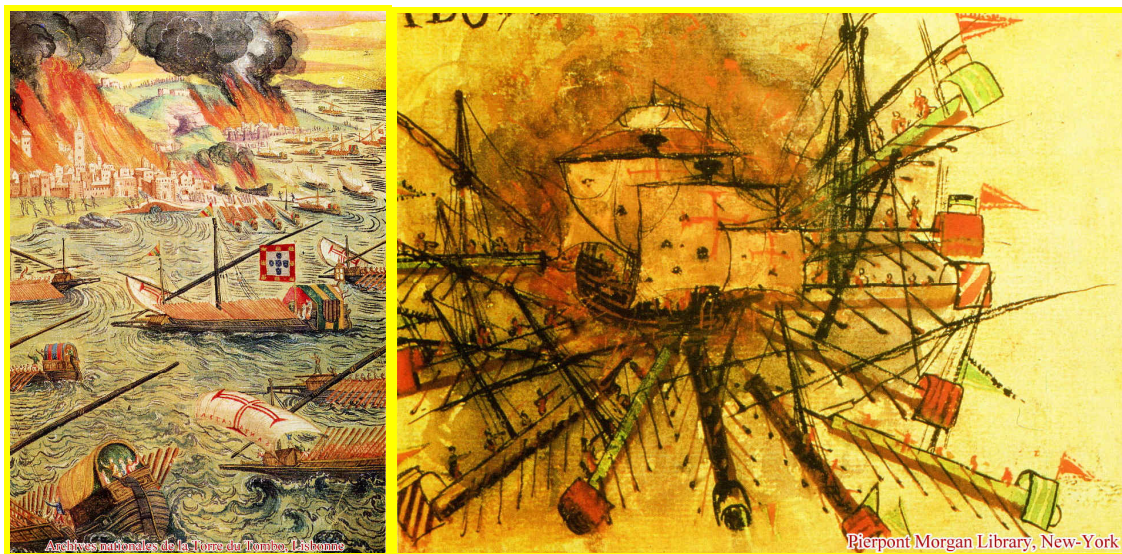
⁴⁰⁶ Ferdinand Magellan fut blessé durant cette bataille.

⁴⁰⁷ Les fustes étaient des petits navires légers dérivés des galères, à voile et à rames, de faible tirant d'eau. Elles furent utilisées pour la surveillance des côtes, le transport du courrier, et surtout par les corsaires méditerranéens.

⁴⁰⁸ BELLEC François, LANCASTRE E TRAVORA (de) Luiz, et al., *Nefs, galions et caraques dans l'iconographie portugaise du XVI^{ème} siècle*, op. cité, p. 104.

⁴⁰⁹ Soliman le Magnifique (1494-1566).

vaisseaux vénitiens [...] »⁴¹⁰.



Figures II-1.1/15 et 16 – Galères portugaises attaquant les Turcs lors du second siège de Diu en 1546 (détail) ; et galères turques attaquant en mer d'Oman une nef portugaise en 1554. (« Sucesso do segundo cerco de Diu » de Jeronimo de Corte Real (1574), archives nationales de la Torre du Tombo, Lisbonne ; et « Livro de lisuarte de Abreu », Pierpont Morgan library, New York)

En 1546 encore, Diu fut assiégée, sans plus de succès. « Jamais [après cette date] la suprématie des Européens ne sera menacée. A eux et à leurs voiliers restera la haute mer. En revanche les galères turques tiendront les côtes, empêcheront leurs ennemis d'y débarquer, contrôleront le cabotage et assureront toujours l'accès de la mer Rouge au moins à une partie des vaisseaux venant d'Extrême-Orient »⁴¹¹.

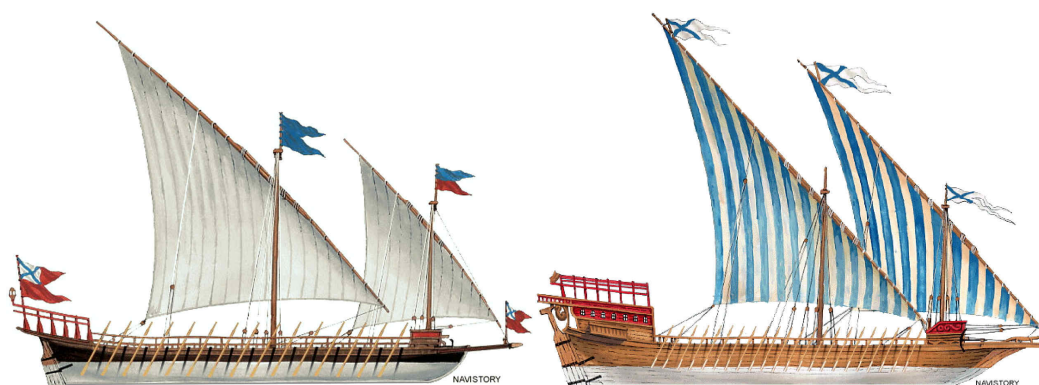
c) LA MER BALTIQUE ET LA MER NOIRE

La galère, navire méditerranéen par excellence, dont le bord ne surplombait les flots que de quelques dizaines de centimètres les laissant ainsi balayer le pont à la moindre vague impétueuse, semblait vouée aux mers chaudes et aux vagues clémentes. Il n'en fut rien, et nombre de ces bâtiments naviguèrent dans les régions septentrionales comme la mer Baltique, particulièrement adaptés aux hauts fonds et aux méandres des chenaux étroits séparant les îles et les rochers bordant ses rivages. « Les flottilles côtières de la Baltique, durant l'essentiel du XVIII^{ème} siècle, étaient composées de galères du modèle méditerranéen traditionnel. Ces navires avaient été introduits dans la marine suédoise dès 1540 et le modèle réapparut dans la flotte danoise dans les années 1660. La marine russe fut pourtant la première à mener une guerre dans la Baltique en utilisant des galères en grand nombre et il est important de préciser que cette flotte de la Baltique avait eu un précédent dans la mer Noire au cours des années 1690 où

⁴¹⁰ ROUX Jean-Paul, *Les Ottomans en mer Rouge et en Arabie*, www.clio.fr/bibliotheque.

⁴¹¹ Ibidem

les galères avaient été construites par des Italiens et des Hollandais »⁴¹².



Figures II-1.1/17 et 18 – Skampayéva et demi-galère russe (1714)
(<http://www.navistory.com>)

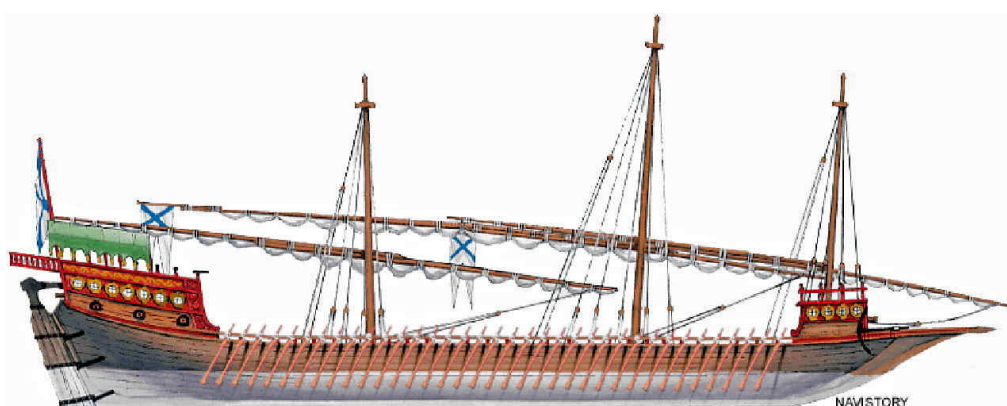


Figure II-1.1/19 – Galère patronne russe (1714)
(<http://www.navistory.com>)

En 1668, les Danois firent construire un prototype de galère, la « Friedrich », de 32 mètres de long sur 4,90 mètres, armée à dix-sept rames par bord. Ayant démontré ses qualités opérationnelles, ce modèle fut développé et équipa la marine danoise, particulièrement à partir de 1710.

En 1695, Pierre I^{er} de Russie, dit Pierre le Grand⁴¹³, ordonna la construction d'une flottille de petites galères en mer Noire, embryon de la Marine impériale russe. « [...] en février-mars 1703, [commença] la quatrième étape : le programme quadriennal de construction de la flotte de la Baltique prévoyant 58 vaisseaux de 8 types, dont les galères [...]. Vers la fin de 1707, ce programme était accompli et même dépassé pour les navires de petite taille. En même temps, était construite la flotte de galères comprenant 8 grandes galères et 140 brigantines [brigantins] et scampavei [ou skampayévas]⁴¹⁴ »⁴¹⁵.

⁴¹² GLETE Jan, *Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans la Baltique au XVIII^{ème} siècle (1700-1815)*, in ACERA Martine, MERINO José et al. « Les marines de guerre européennes. XVII et XVIII^{èmes} siècles », éd. Presses de l'université de Paris-Sorbonne, Paris, 1998, p. 394.

⁴¹³ Pierre I^{er} de Russie, dit Le Grand (1672-1725)

⁴¹⁴ Selon Irina et Dimitri GOUZEVITCH dans *L'influence française en Russie au XVIII^{ème} siècle*, éd. Institut d'études slaves et Presses de l'université Paris-Sorbonne », Paris, 2004, p. 529,

Une flottille fut constituée sur le lac Ladoga au nord de la Russie en 1704, avec des galères de 37 mètres de long environ sur 5 mètres de large. A la bataille navale de Gangut, en 1714, opposant Suédois et Russes, ces derniers purent aligner seize vaisseaux de ligne et quatre vingt-dix neuf galères dont les skampayévas (figures II-1.1/17 et 18), sortes de demi-galères de quinze à vingt deux rames par bord environ, particulièrement adaptées aux conditions de navigation prévalant en Baltique. En 1715, l'escadre russe d'Apraxine⁴¹⁶ comptait quatre-vingt-quinze galères, effectif porté à cent vingt en 1719. Outre ces bâtiments légers, les Russes disposaient de grandes galères qui semblent avoir été fortement armées. La patronne présentée sur la figure II-1.1/19, longue de 50 mètres environ, équipée de trente six rames par bord et de trois mâts, « montre un bâtiment armé de cinq pièces en chasse dont quatre de 18 livres et une de 24, ainsi que 6 pièces latérales dans le gaillard d'arrière et deux de poupe de 18 livres, mais aussi 14 couleuvrines de 3 livres sur affuts mobiles montés sur les gaillards »⁴¹⁷.

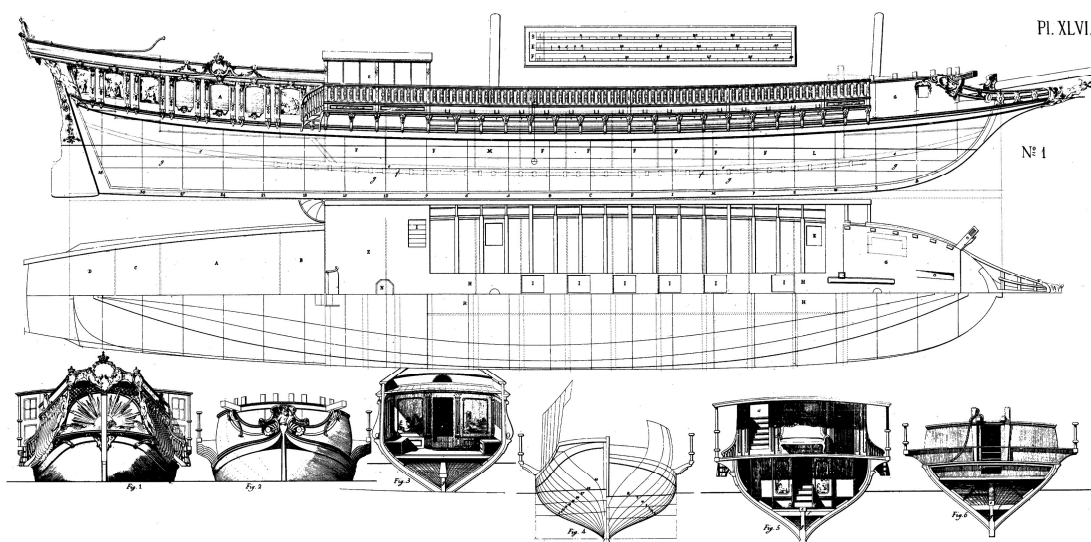


Figure II-1.1/20 – Galère du suédois Chapman
(Frédéric Henrik de Chapman, « Architectura navalis mercatoria », 1768)

Les Suédois, habitués aux galères depuis la moitié du XVI^{ème} siècle, se lancèrent tardivement dans la construction de ces bâtiments, en 1712 seulement, durant la Grande Guerre nordique qui les opposa, entre 1700 et 1721, à une coalition – qui sera victorieuse – composée de la Russie, du Danemark, de la Norvège, de la Saxe, de la Prusse et du Hanovre. En 1748, ils en possédaient

les scampavei étaient des sortes de petites galères d'origine italienne, armées de sept canons, vraisemblablement des tubes de petits calibres ; on les désignait aussi sous le nom de « brigantin turc ».

⁴¹⁵ Ibidem

⁴¹⁶ Fiodor Apraxine (1661-1728) fut un amiral russe et l'un des créateurs de la Marine russe. En outre, il gouverna Saint-Pétersbourg de 1722 à 1723.

⁴¹⁷ *Grandes galères russes (1714-1788)*, <http://www.navistory.com>

quarante cinq unités. En 1760, Frédérik Henrik de Chapman⁴¹⁸, amiral et ingénieur naval suédois, conçut, sur la demande de son amirauté, des bâtiments hybrides entre la galère et la petite frégate destinés à allier la légèreté de l'une à l'artillerie de l'autre (figure II-1.1/20). Ces innovations, dénommées « frégates d'archipels », à voiles et à rames, n'eurent qu'un succès très mitigé du fait d'un tirant d'eau inadapté et d'une excessive lenteur à manœuvrer. Seul un modèle, décliné du concept initial en 1770, plus petit et peu endurant mais très économique, eut un certain succès.

En 1759, à la bataille de Neuwarp, entre les Prussiens et les Suédois, sur la lagune de Stettin reliée à la Baltique par des détroits cheminant entre les deux grandes îles qui la séparent de la mer, les deux belligérants mirent en ligne principalement des grandes galères équipées d'une artillerie nettement supérieure à celles conçues selon le standard méditerranéen⁴¹⁹ :

♦ *Prusse* :

Galère la *Jupiter*, onze canons

Galère la *Mars*, onze canons

Galère la *Neptunus*, dix canons

Galère la *Mercurius*, dix canons

« Galiote » (il doit plutôt s'agir ici d'une grande galère au regard du nombre de canons et de son nom de baptême prestigieux) la *Koenig von Preussen*, quatorze canons

« Galiote » la *Prinz von Preussen*, quatorze canons

« Galiote » la *Koenig Heinrich*, quatorze canons

« Galiote » la *Koenig Wilhelm*, quatorze canons

♦ *Suède* :

Galère la *Carlskrona*, treize canons

Galère la *Cronobor*, treize canons

Galère la *Malmö*, treize canons

Galère la *Blecking*, treize canons

Demi-galère la *Svärdfisk*, cinq canons

Demi-galère la *Delphin*, cinq canons

Demi-galère la *Stor*, cinq canons

Demi-galère la *Cabilliou*, cinq canons

Le nom de ce dernier navire est inattendu dans un milieu germanique : sa consonance évoque plutôt le patois provençal dans lequel il signifie « chicaneur ». Il est possible qu'il ait désigné une galère réalisée par le maître

⁴¹⁸ Frederik Henrik af Chapman (1721-1808).

⁴¹⁹ MANTEY (von) Eberhart, *Histoire de la Marine allemande – (1675-1926)*, Payot, Paris, 1930, p. 52.

constructeur marseillais que les Suédois firent venir peu après 1721 pour leur apprendre à construire ce type de navires, et les aider à constituer leur « flotte de l'Archipel ».

A la même époque, des officiers suédois furent envoyés en formation à Gênes et à Venise.

La flotte de combat des galères en Baltique a évolué de la façon suivante à partir de 1701⁴²⁰ :

	Danemark	Suède	Russie
Début 1701	4	0	0
Fin 1705	4	1	100
Début 1714	1	7	100
Début 1719	3	14	120
Fin 1721	2	12	120
Fin 1730	2	6	30
Début 1741	0	10	0
Fin 1750	1	9	0
Fin 1770	2	5	16
Début 1788	2	2	35
Fin 1790	2	12	20
Début 1808	0	2	0
Fin 1810	0	2	0
Fin 1815	0	2	0

D) L'OCEAN ATLANTIQUE, LA MANCHE ET LA MER DU NORD

Les premières informations relatives à des croisières de galères sur la façade maritime de l'Europe occidentale remontent à de lointaines époques durant lesquelles le roi de France louait ses navires de guerre quand il devait constituer une force navale. En 1295, Guillaume de Mar, châtelain d'Aigues-Mortes « dépêcha » trente galères au Ponant pour le service de Philippe IV le Bel⁴²¹, et Charles Grimaldi, seigneur de Monaco, vingt autres à Philippe VI⁴²², en 1339.

La présence des galères en Atlantique devait être considérée comme étant suffisamment naturelle à certains contemporains de la fin du Moyen Age pour que l'illustrateur d'une édition de la relation de Christophe Colomb sur sa traversée océanique ait représenté son arrivée en Amérique ... à bord d'une galère (figure II-1.1/21).

⁴²⁰ GLETE Jan, *Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans la Baltique*, in ACERA Martine, MERINO José et al., « Les marines de guerre européennes. XVII et XVIII^{èmes} siècles », op. cité, p. 407 à 410.

⁴²¹ Philippe IV, dit le Bel (1268-1314)

⁴²² Philippe VI (1293-1350)



Figure II-1.1/21 – La galère de Christophe Colomb (!)
(Christophe Colomb, « De insulis nuper inventis », Bâle, 1493. Gravure sur bois. Rés. Oc. 95, f. eel)

A la fin de la décennie 1530, vingt cinq galères françaises commandées par leur général, le baron de La Garde, passaient le détroit de Gibraltar. Henri II envoya, en 1548, une escadre de galères en Ecosse pour ramener en France Marie-Stuart fiancée au Dauphin. Nicolas Durand de Villegagnon, chevalier de Malte, qui la commandait, contourna les îles britanniques par le nord, au large des Orcades, et redescendit jusqu'à Morlaix à travers la mer d'Irlande, exploit naval qui paraissait alors irréalisable. En 1578, des galères françaises demeuraient dans la Manche, mais dans un état que déplorait le prieur d'Angoulême qui écrivait alors : « des 7 galères restées en Ponant, il n'y a que 2 de valides »⁴²³. Peut-être est-ce la raison qui amena Richelieu, en 1621 durant le siège de La Rochelle, à ordonner le transfert dix galères de la Méditerranée à la mer Océanne pour y participer aux opérations en cours.

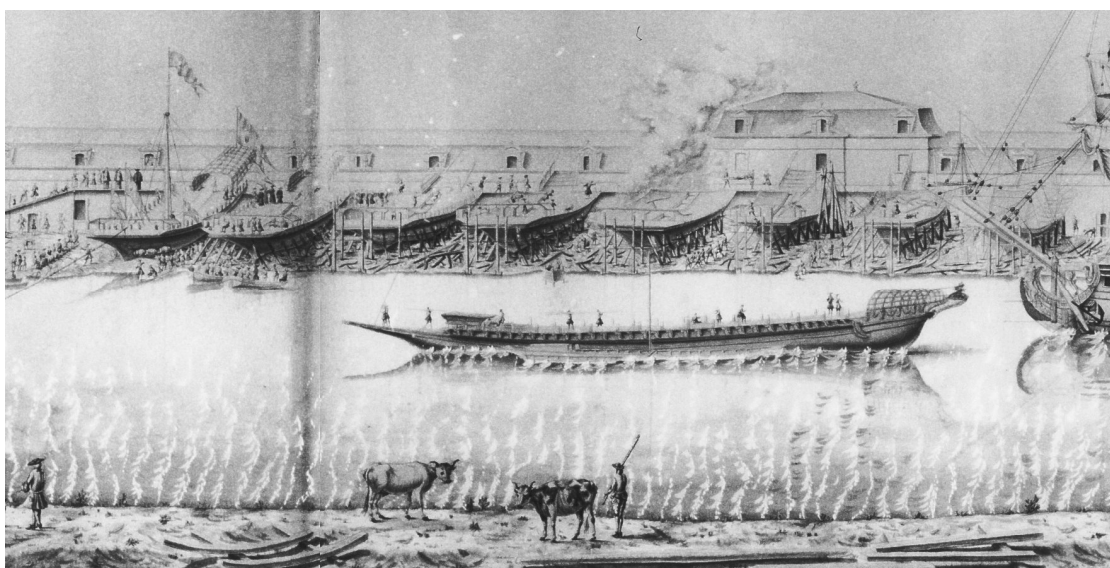
Au moment du déclenchement de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), en 1689, le chevalier de Tourville, à qui Louis XIV avait confié le commandement des forces navales françaises du Ponant, demanda que sa flotte soit équipée de quinze galères, utiles notamment dans les actions à mener sur les hauts fonds ou des fonds incertains, dans les brumes, les calmes imprévisibles et les détroits sinuant entre les îles côtières, périls caractérisant les

⁴²³ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 41.

rivages de l'Angleterre et surtout de Hollande. Construites à Rochefort en six mois (figures II-1.1/22a et 22b), ce qui constitua un remarquable exploit d'organisation industrielle, elles arrivèrent en zone d'opération fin juillet 1690, commandées par le bailli de Noailles, bailli de l'Ordre de Malte et lieutenant général des galères de France.



Figure II-1.1/22a – Construction des galères à Rochefort en 1690
(Fresque de Nicolas Berquin, musée d'Art et d'Histoire de Rochefort, D BA 22-41)



II-1.1/22b – Construction des galères à Rochefort en 1690
(Détail de la fresque de Nicolas Berquin, musée d'Art et d'Histoire de Rochefort, D BA 22-41)

La fin de cette campagne navale les mena à Rouen pour être désarmées. En 1692, six d'entre elles furent activées à nouveau et affectées à des fonctions de garde-côte, deux au Havre puis à Saint-Malo, deux à Brest, et deux à Bordeaux puis à Rochefort. Rénovées en 1696 et 1697, elles rejoignirent ensuite Dunkerque vers 1701 d'où elles attaquèrent, durant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), des convois marchands anglo-hollandais et leurs vaisseaux d'accompagnement. Elles y terminèrent leur carrière au lendemain de la signature du traité d'Utrecht, en 1713, après le démantèlement du port et des remparts de la cité. L'expérience acquise par ces galères du Ponant menèrent les maître constructeurs français à apporter les ultimes modifications à la conception de ces navires : renforcement de l'artillerie de proue en remplaçant les quatre batardes tirant des boulets de six ou huit livres⁴²⁴ par deux pièces de dix-huit beaucoup plus efficaces, et installation d'un mât de misaine (la méjane) près de la poupe. Ce dernier, cependant, ne constituait pas une innovation car il était déjà en usage sur la plupart des galères de l'Ordre de Malte depuis près

⁴²⁴ Une livre équivalait alors à 489,5 grammes. Un boulet de 8 livres pesait donc 3,92 kilogrammes, un autre de 18 livres pesait 8,81 kilogrammes.

d'un siècle.

Venues du fond des âges, la silhouette effilée des galères originaires de Méditerranée, dont l'élégance n'a jamais été égale par quelque autre navire, fut reconnue, renommée, admirée et redoutée sur toutes les mers depuis la Baltique jusqu'aux Indes.

En quoi leur image, dont elles ont imprimé la mémoire collective, servit-elle la renommée de Louis XIV ? Que furent les galères du Roi-Soleil dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle ? Comment étaient-elles considérées par ses sujets ?

1.2 PRESENTATION D'UNE GALERE FRANCAISE DE LA FIN DU XVII^{ème} SIECLE

Une galère peut être définie en fonction de l'organisation dont elle dépendait, et de son activité opérationnelle, notamment de ses missions.

1.2.1 CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DES GALERES

L'« exploitation » des galères reposait essentiellement sur trois éléments qui en structuraient l'existence : le cadre de leur fonctionnement, l'aménagement et l'organisation du bord, les financements qu'elles nécessitaient.

A) LE REGIMENT DES GALERES

Les galères étaient officiellement groupées non en flotte mais en régiment, le « régiment des galères », dirigé non par un amiral mais par un général, le « général des galères », signalé non par un pavillon ou un drapeau mais par un étendard comme dans la cavalerie. Cet ensemble de particularités marquait d'évidence que le corps des galères revendiquait hautement son identité propre, et avant tout sa qualité combattante d'essence chevaleresque. Le savoir-faire maritime se situait sur un autre plan : une technique nécessaire mais sans honneur. Cette compétence était généralement laissée aux sous-officiers ou « bas officiers ».

Il y eut des généraux des galères avant le règne de Louis XIV lorsque des circonstances particulières menaient le roi de France à constituer une force navale ponctuelle. La fonction fut définie sous Charles IX⁴²⁵ en 1562. Le titre fut notamment porté par le cardinal duc de Richelieu. En 1661, le Roi supprima ce premier corps des galères pour rompre tout lien avec les armateurs privés, et congédia la plupart des officiers qui servaient sous leurs ordres, sans lien avec les armées royales.

En 1662, il reconstitua le corps (figure II-1.2/01), mais sur de nouvelles bases : les galères furent désormais propriété de la Couronne, le Roi choisit et nomma lui-même les officiers.

Une ordonnance de 1677 confirma la séparation entre la marine des vaisseaux et celle des galères sur laquelle la charge de général des galères avait été rétablie

⁴²⁵ Charles IX (1550-1574), roi en 1560.

en 1669. Les titulaires successifs, tous des « Grands » du Royaume dont le prestige honorait le corps tout entier, furent :

- ♦ Louis Victor de Rochechouart, duc de Mortemart et de Vivonne, maréchal de France, de 1669 à 1688 (figure II-1.2/02),
- ♦ Louis Auguste de Bourbon, duc du Maine, fils légitimé de Louis XIV, de 1688 à 1694,
- ♦ Louis Joseph, duc de Vendôme, de 1694 à 1712,
- ♦ René de Froulay, comte de Tessé, maréchal de France, de 1712 à 1716,
- ♦ Le chevalier Jean Philippe d'Orléans, grand prieur de l'Ordre de Malte en France, de 1716 à 1748, date à laquelle le corps des Galères fut agrégé à celui des Vaisseaux.

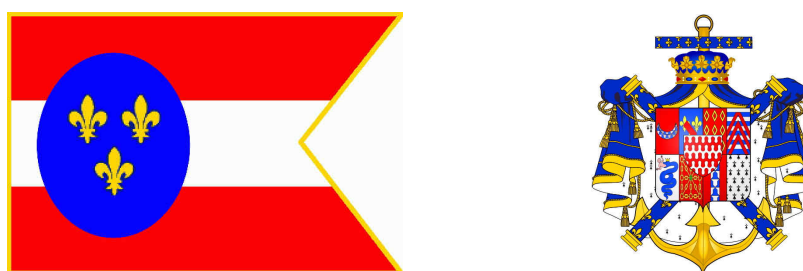


Figure II-1.2/01 et 02 – Etendard du régiment des galères,
et armoiries du duc de Vivonne général du régiment des galères de 1669 à 1688

Ce haut dignitaire de la Couronne était secondé par le lieutenant général des galères qui assurait le commandement opérationnel du régiment. Souvent, il avait fait ses classes dans la flotte de l'Ordre de Malte, tout comme la plupart des capitaines qui lui étaient subordonnés. Cette charge, vacante de 1668 à 1679, appartient au comte Jacques de Noailles, bailli de l'Ordre de Malte, de 1679 à 1704, puis au marquis de Roye de la Rochefoucauld, de 1704 à 1748. Ensuite, dans la hiérarchie des galères venaient trois à six chefs d'escadre, puis les capitaines des galères. Cette structure d'officiers d'épée était doublée, comme dans le corps des Vaisseaux, par celle des officiers de plume dirigée par l'intendant des galères aux ordres duquel servaient des commissaires puis, sur les galères, des écrivains. Les intendants des galères furent :

- ♦ Nicolas Arnoul, de 1665 à 1673,
- ♦ Pierre Arnoul, de 1673 à 1675,
- ♦ Jean Baptiste Nicolas Brodart, de 1675 à 1684,
- ♦ Michel Bégon, de 1685 à 1688,
- ♦ Jean Louis Habert de Fargis, comte de Mesnil Habert, de 1689 à 1710,
- ♦ Pierre Arnoul, de 1710 à 1719,
- ♦ Nicolas François Arnoul de Vaucresson, 1719 à 1726,
- ♦ Beauvais et Blondel de Jouvancourt, de 1726 à 1729,
- ♦ Bénigne Jérôme du Troussel d'Héricourt de 1729 à 1748.

Marseille, après Toulon, abrita à nouveau les galères du Royaume à partir de 1665.

Le régiment des galères de France – les Etats méditerranéens avaient leur flotte organisée de la même façon – était composé de trois types de navires dont la différence résidait essentiellement dans la taille qui, du plus petit au plus grand, s'agrandissait de façon strictement homothétique :

□ *Les galères ordinaires*

Le régiment était constitué en quasi-totalité de galères dites ordinaires. A la période classique, la coque de ce navire mesurait 46,77 mètres de long sur 5,85 mètres de large. Le coefficient d'allongement était donc (46,77 m. / 5,85 m.) de 8, ce qui faisait de la galère un bâtiment doté d'une hydrodynamique exceptionnelle, surtout en comparaison de celle des vaisseaux de hauts bords de l'époque dont le coefficient d'allongement ne dépassait généralement pas 3,8. Rappelons, pour illustrer ces cotes, que la longueur d'une galère ordinaire équivalait à celle du vaisseau de deux ponts percé à soixante six canons conçu par Tourville en 1680, qui mesurait 47,75 mètres de l'étrave à l'étambot.

En ajoutant la longueur de l'éperon à la proue, soit 6,01 mètres, et celle de la timonière à la poupe, soit 2,44 mètres, la longueur hors tout de la galère ordinaire atteignait 55,22 mètres. La largeur hors tout, en comptant le débordement des poutres – les apostis – supportant les rames au-delà de chaque bande (bord), était de 8,49 mètres.

Elle portait vingt six rames à droite (dextre ou tribord⁴²⁶) et une de moins à senestre (bâbord)⁴²⁷, à la place de laquelle était installé le fougon ou cuisine du navire. La rame, façonnée en bois de hêtre, mesurait 12,25 mètres et pesait environ 130 kilogrammes. Cinq hommes, installés côte-à-côte sur le même banc, la maniait en voguant debout.

A la poupe au dessus du carrosse, la galère ordinaire ne portait de fanal que lorsqu'un officier général y était embarqué, en particulier un chef d'escadre dont la marque, un pavillon carré rouge chargé de l'écu de France, flottait alors au sommet de l'arbre de trinquet.

□ *La galère patronne*

La galère patronne était affectée au lieutenant général des galères. A ce titre, elle portait un pavillon carré rouge chargé de l'écu de France – plus grand que celui de chef d'escadre –, en haut de l'arbre de mestre (grand mât), et, à la poupe, un ou deux fanaux selon que le lieutenant général se trouvait à bord ou non. D'ordinaire, un chef d'escadre la commandait.

La taille de la patronne était variable et dépendait du nombre de rames qui l'armait : de vingt sept à trente, généralement vingt neuf, chacune étant manœuvrée par six ou sept rameurs. Sa coque mesurait dans ce dernier cas

⁴²⁶ Le vocable « dextre » est peu usité dans les documents de l'époque considérée, où les termes de droite et de senestre (gauche ou bâbord) étaient plutôt employés.

⁴²⁷ L'habitude était de définir la taille des galères en fonction du nombre de leurs rames (ou de bancs) considéré sur un bord (vingt six rames ou bancs pour une galère ordinaire).

52,16 mètres de long sur 6,52 mètres de large.

La patronne présentait une ornementation sensiblement plus sophistiquée que celle décorant les galères ordinaires, particulièrement à la poupe.

❑ *La galère réelle*

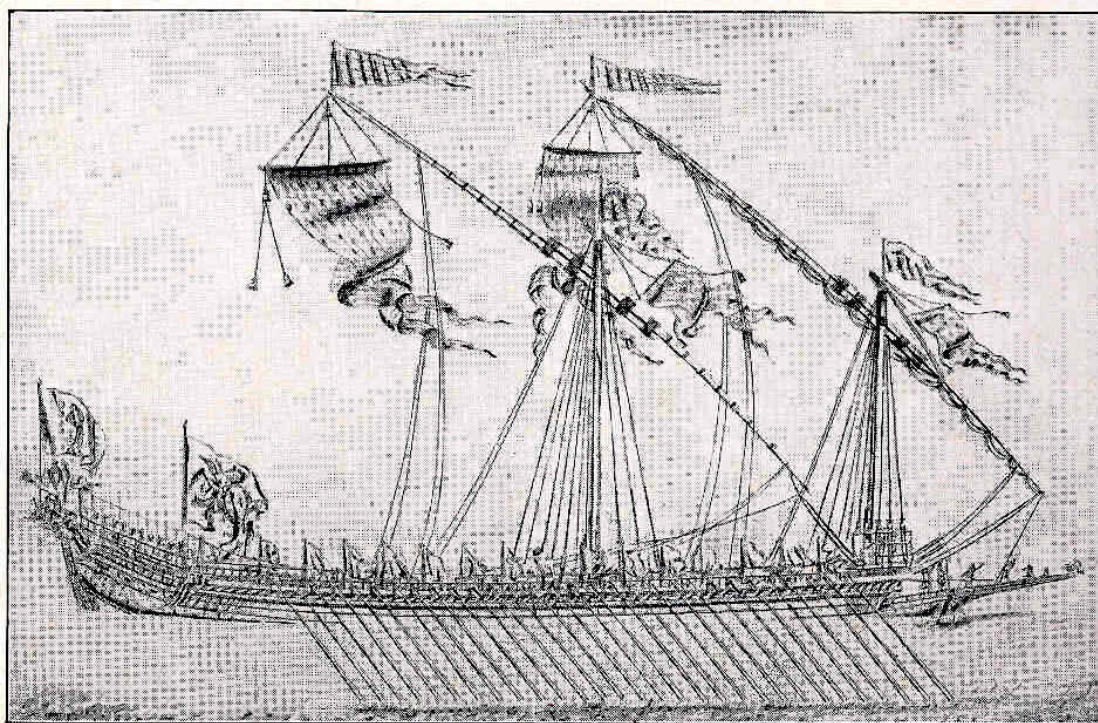


Figure II-1.2/03 – Poupe de la *Grande Réale* (1671-1676)
(Musée de la Marine, Paris, 37 OA 5)

La galère réelle était réservée au roi ou à son général des galères. Elle portait, sur la gauche de l'accès au carrosse, l'étendard réal rouge – et non blanc comme sur les vaisseaux – chargé des armoiries du Roi sur un fond de semi de fleurs de lys, et, à l'arrière du carrosse, trois fanaux alignés. Ces derniers constituaient une marque d'autorité, et servaient aussi à adresser des messages aux navires

alentours. Elle pouvait être armée à vingt neuf et jusqu'à trente deux rames. Les principales proportions d'une réale de trente bancs, sur chacun desquels voguaient sept hommes, étaient les suivantes⁴²⁸ :

Longueur de la coque	55,22 mètres
Largeur de la coque	6,90 mètres
Longueur hors tout	64,96 mètres
Largeur hors tout	10,07 mètres
Longueur d'une rame	13,25 mètres



GALÈRE AMIRALE la Réale, époque de Louis XIV.

Figure II-1.2/04 – Galère réale du XVII^{ème} siècle

(Barras de La Penne, « Carte générale des galères » (détail), 1697 – Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, série C, n° 780)

La réale était somptueusement décorée. Le musée de la Marine à Paris conserve une partie des panneaux décoratifs et sculptures de celle qui fut construite en 1694 (figures II-1.2/03 et 04). Ces ornements sont tout-à-fait représentatifs de l'aspect des réales de la fin du Grand Siècle. A titre d'exemple, la décoration de celle construite en 1675 a nécessité l'utilisation des longueurs suivantes⁴²⁹ :

Brocart	239 aunes	soit	284 mètres
Velours rouge cramoisi	360 aunes	soit	428 mètres
Damas cramoisi	2 820 aunes	soit	3 350 mètres

⁴²⁸ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères 1*, éd. Tandem Felix, Ubbergen NL, 2001, p. 96.

⁴²⁹ ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, op. cité, p. 51.

B) ANATOMIE GÉNÉRALE D'UNE GALÈRE

L'aménagement du bord répondait à des contraintes de conception et de fonctionnement qui en conditionnaient l'agencement.

□ *Contraintes de conception et construction*

Pour optimiser l'effort fourni par les rameurs, il était nécessaire que la carène de la galère soit la plus fine possible, et sa surface mouillée réduite au maximum par un allègement systématique de tous ses composants. Seule la pratique, l'expérience, permit de tendre progressivement à la satisfaction de ces exigences dont l'appréciation, jusqu'au début du XVIII^{ème} siècle, resta purement empirique, les plans n'existant pas : en 1684-1685 seulement apparurent les premiers dessins sommaires de carène dus à François Coulomb, maître charpentier formé au dessin et à la géométrie, et ce n'est qu'en 1697 que le R.P. Hoste, chapelain de Tourville, publia sa « Théorie de la construction des vaisseaux ».

Un navire aussi fin et long, de faible section, nécessitait des armatures résistantes, notamment en torsion, et donc potentiellement lourdes, c'est-à-dire tout à l'inverse de la légèreté exigée. Malgré cette faible section le bâtiment devait permettre l'installation de la foule qu'il recevait : quatre cent cinquante hommes environ sur une galère ordinaire, six cent cinquante sur une réale. L'ensemble, de surcroît, devait naviguer à frôler le niveau de l'eau sans risque de submersion. Ces trois impératifs représentaient trois des contraintes contradictoires que durent résoudre les maîtres constructeurs. La conception des galères, comme leur réalisation, constituèrent des gageûres très sophistiquées et délicates. « La solution trouvée consistera à monter sur une coque étroite une structure débordant largement de chaque bord et assez grande pour recevoir l'effectif nécessaire [le « talar »]. La coque sera pratiquement close, dotée d'un fort bouge⁴³⁰ et percée de quelques écoutilles surélevées, que l'on appelle des porteaux, qui sont hermétiquement closes dès que l'on appareille [...]. On peut définir cette structure originale en parlant d'une coque de canoë portant un pont de porte-avions ! Cette coque, d'une construction vraiment particulière, reste l'exclusivité de la galère et des membres de sa famille : demi-galère, felouque, etc⁴³¹ »⁴³².

A cette époque, la construction d'une galère relevait davantage du travail d'art que de méthodes industrielles. « Parmi la foule des employés des grands arsenaux, on distinguait deux catégories principales d'artisans : les charpentiers et les calfats [...]. Les charpentiers (11 à l'arsenal de Marseille en 1701) fabriquaient essentiellement l'ossature de la galère et ses superstructures. Les

⁴³⁰ Bouge : hauteur de la couverte (le pont d'une galère) mesurée sur l'axe longitudinal du navire, par rapport à ses bords extérieurs.

⁴³¹ Dérivent aussi de la galère le brigantin, la galiote, etc.

⁴³² BURLET René, *La Minerve, 1746 - Le monde des galères*, in BOUDRIOT Jean, « Modèles historiques – Musée National de la Marine », éd. A.N.C.R.E., Nice, 2006, p. 34.

calfats (au nombre de 12 en 1701) étaient chargés, quant à eux, d'assembler les parties exposées à l'eau de mer et d'en assurer l'étanchéité, bouchant les joints avec filasse et étoupe, recouvrant les planches de brai⁴³³ »⁴³⁴. De façon plus précise, les charpentiers construisaient, et les calfats assuraient l'étanchéité de la galère en toutes zones qui l'exigeait (coque, pont, etc.).

En 1700, on estimait qu'il fallait trois mois, en régime normal, pour construire une galère ordinaire, en employant soixante-dix ouvriers⁴³⁵.

La construction des galères favorisait le développement de nombreux secteurs économiques du royaume : les productions de chanvre, de lin, de laine et de soie pour la fabrication des tissus, des cordages et des passementeries destinées aux tentes, aux gréements, à la pavillonnerie, aux ornements du navire et aux vêtements des équipages ; les industries de luxe pour les officiers, surtout les officiers généraux qui en affichaient les créations aux yeux des étrangers lors des escales ; les forges et les mines pour les clous, rivets et autres « ferrements », la serrurerie, les chaudrons, les contrepoids, les canons et les boulets. L'essentiel des approvisionnements, cependant, se rapportait aux bois qu'il convenait de sélectionner soigneusement selon l'emploi qui devait en être fait, en particulier :

- ♦ Le *chêne* pour toute la structure, les bordages, les planches et les solives,
- ♦ Le *hêtre* pour les rames,
- ♦ Le *noyer* pour les affuts des canons, les caisses, les guérites du carrosse, les échelles de poupe, les parquets,
- ♦ L'*orme* pour les revêtements extérieurs, les poulies,
- ♦ Le *peuplier* pour les garde-corps,
- ♦ Le *pin* pour les supports des apostis, les revêtements extérieurs,
- ♦ Le *sapin* pour les arbres et leur antenne, les apostis.

□ *Visite extérieure et intérieure d'une galère :*

Les figures II-1.2/05 à 08, ci-après, présentent les principaux organes extérieurs d'une galère.

♦ *Organes extérieurs de la galère*

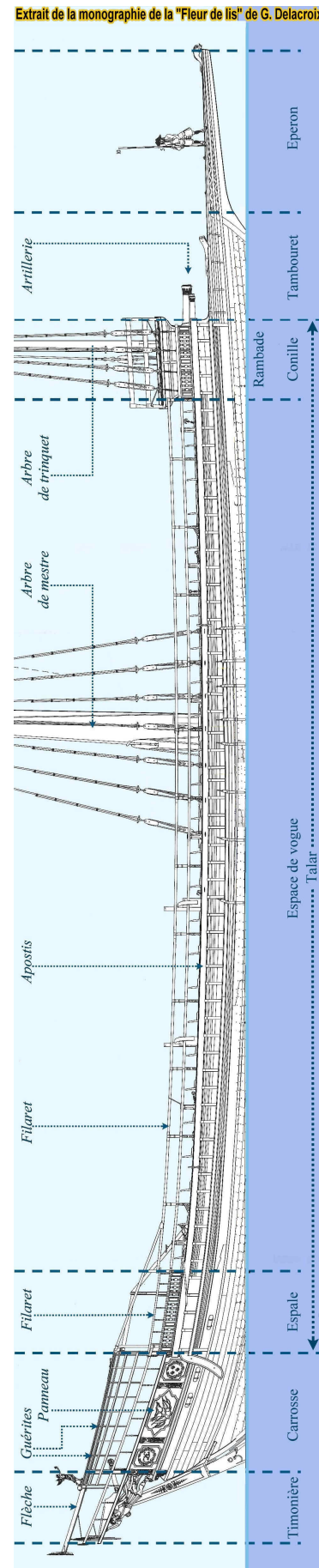
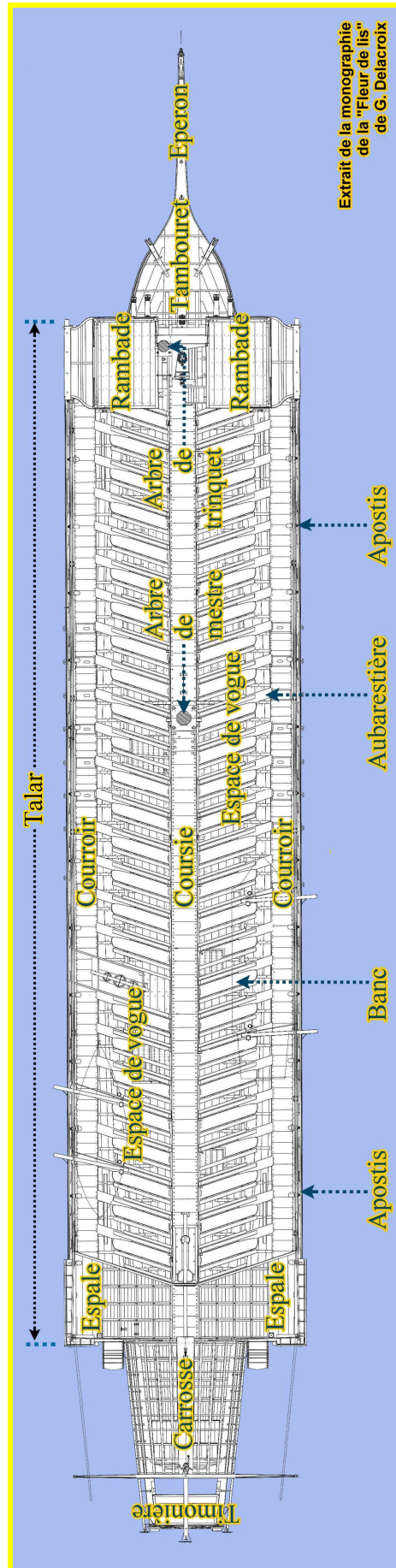
Une galère était composée de deux ensembles principaux, la coque et le talar :

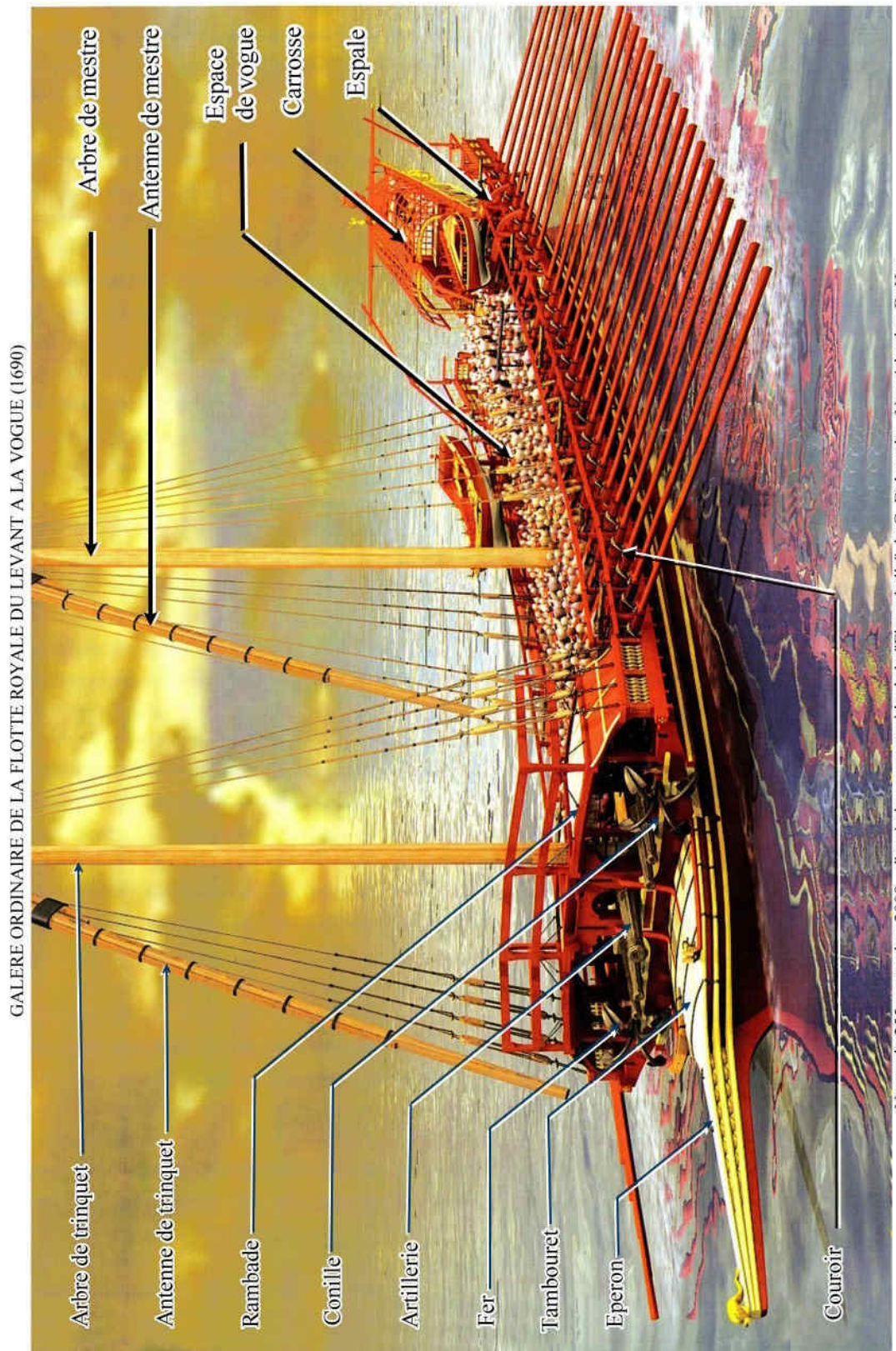
La *coque*, dont le niveau supérieur aux madiers jumeaux frôlait le niveau de

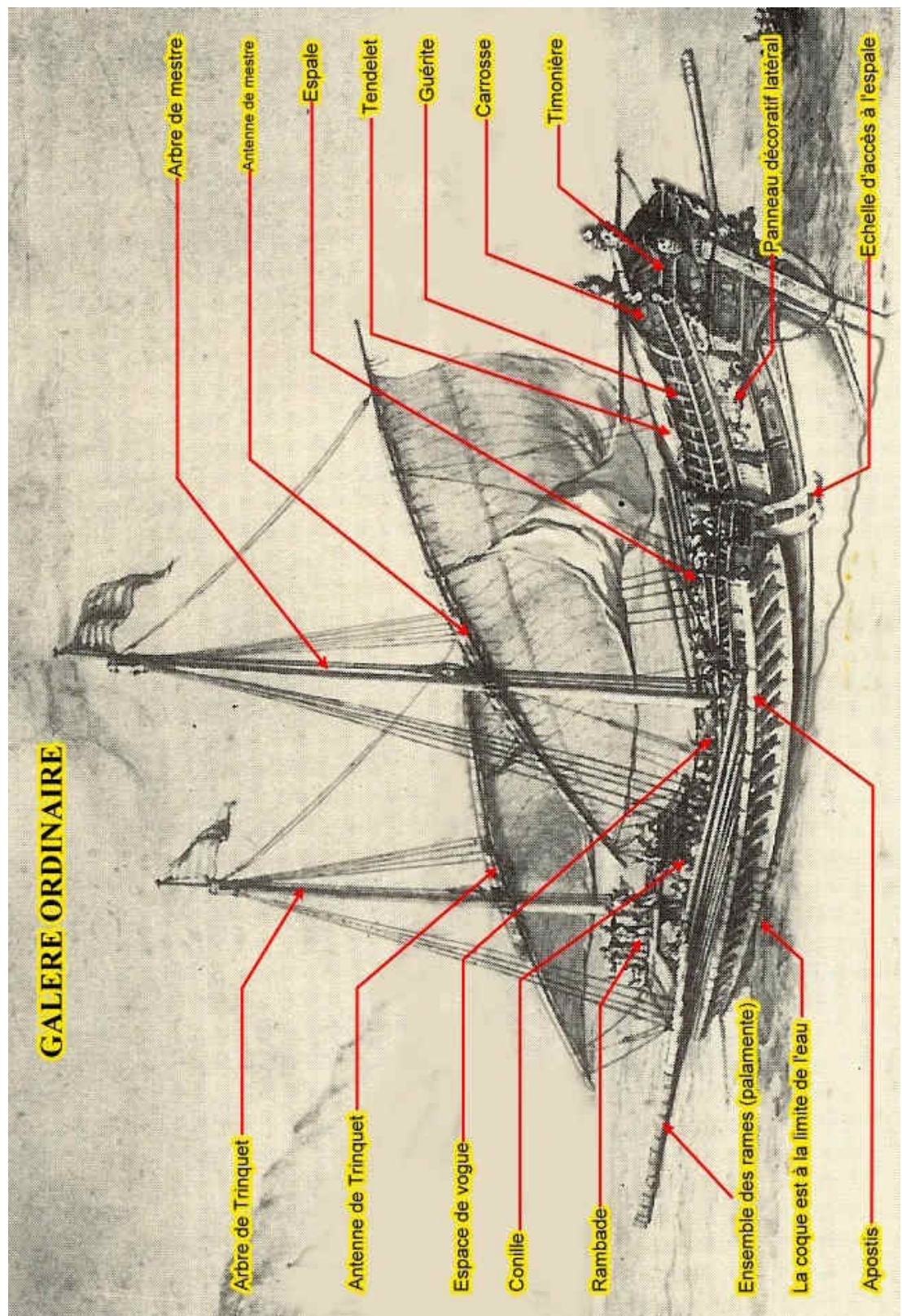
⁴³³ Brai (ou bray) : résidu de distillation (poix ou résine) formant une sorte de goudron propre à calfater les ponts et les coques en bois.

⁴³⁴ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p.49.

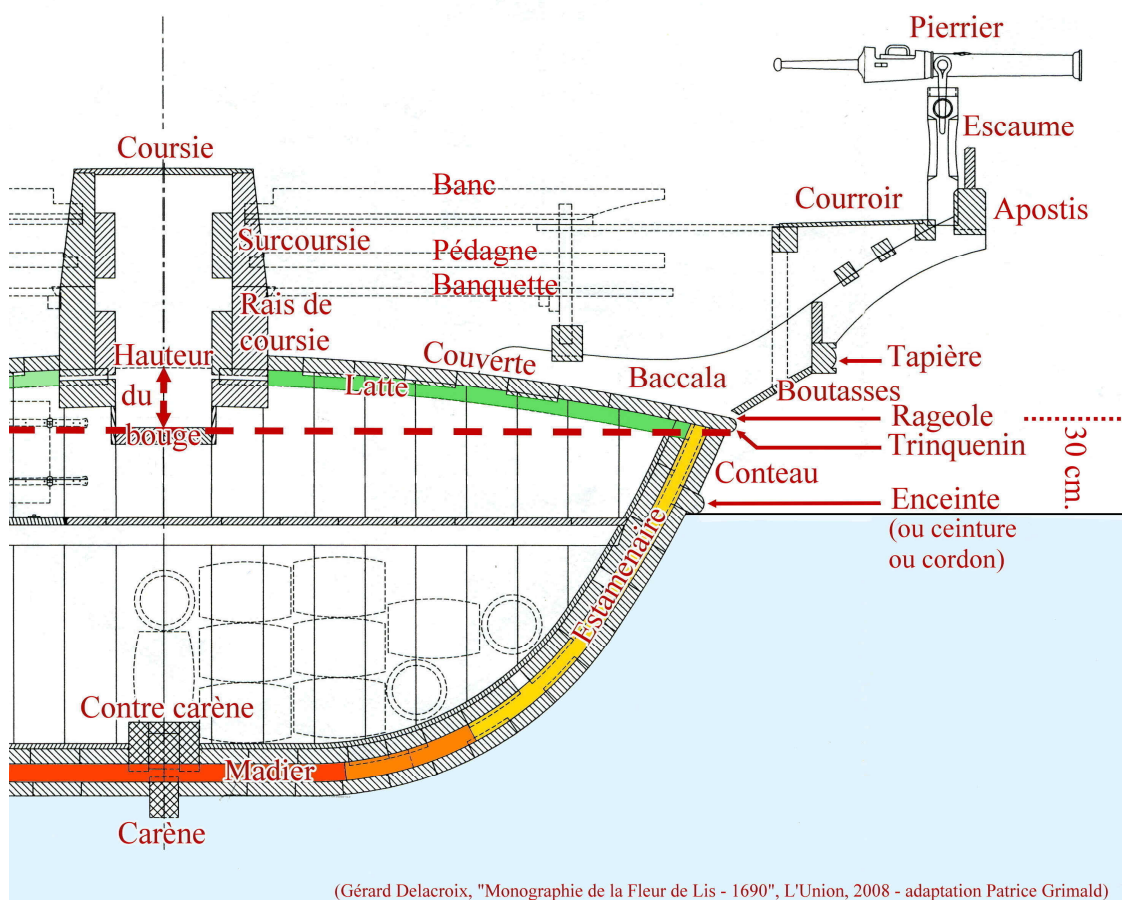
⁴³⁵ JURIEN DE LA GRAVIERE Edmond, *Les derniers jours de la marine à rames*, Plon Nourrit et Cie, Paris, 1885, p. 64.







EN COUPE



Figures II-1.2/05 à 08 – Equipements et aménagements d'une galère ordinaire

l'eau de sorte qu'en mer les vagues balayaient fréquemment le pont⁴³⁶. Elle était limitée à l'avant par le capion de proue⁴³⁷, et à l'arrière par celui de poupe. La longueur de la coque de la galère était mesurée « de capion à capion », c'est-à-dire sur l'axe longitudinal central du navire, entre les faces internes des capions.

Et le « *talar* », vaste cadre rectangulaire fixé au-dessus de la coque, rigidifié à ses extrémités avant et arrière par les « jousgs » de proue et de poupe, et, sur ses bords latéraux, par les apostis sur lesquels s'appuyaient les rames.

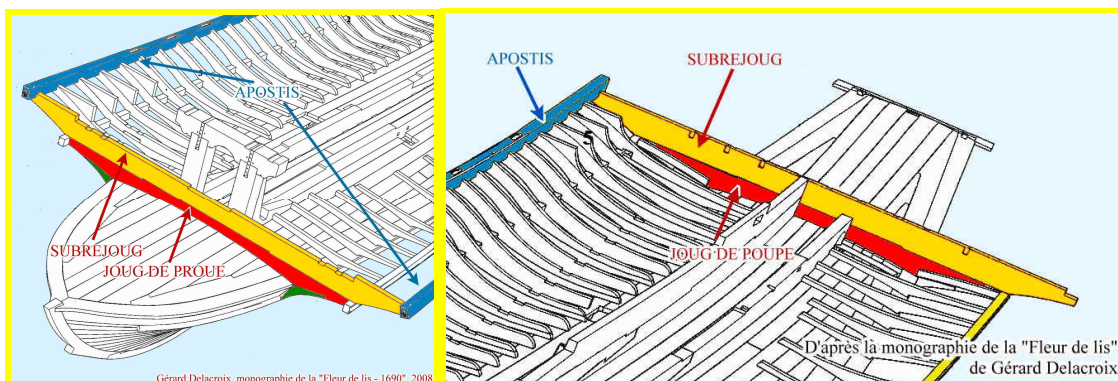


Figure II-1.2/09 – Jousgs et apostis d'une galère
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

Ces deux ensembles étaient constitués des éléments suivants :

- L'*éperon* prolongeait la coque à la proue. Au XVII^{ème} siècle, il surplombait la mer. Sa fonction ne consistait pas à percer le navire ennemi pour le faire couler, mais constituait une passerelle d'abordage.
- La petite plateforme précédant l'*éperon* s'appelait *le tambouret*, placé entre le joug de proue limitant l'avant du talar, et le capion de proue. « Le tambouret est nécessaire pour la manœuvre des fers [...], pour charger les canons, pour accrocher la cargue-d'avant [cordage servant à tirer la partie inférieure de l'antenne du mât avant ou mât de trinquet] et pour divers services »⁴³⁸.
- Le tambouret précédait une plateforme surélevée dénommée *la rambade* (on disait aussi « les rambades » car elle était partiellement scindée en deux parties pour faciliter les déplacements au niveau de la couverte (le pont) ; le terme de « château de proue » était aussi parfois employé). Sur celle-ci,

⁴³⁶ Les madiers jumeaux des galères constituent l'équivalent du maître bau pour les vaisseaux. Les madiers jumeaux étaient les deux couples (ou membrures), quasiment accolés sur une galère, placés à la plus grande largeur de la coque. La mesure de leur écartement définissait cette largeur.

⁴³⁷ Le capion de proue (étrave) et le capion de poupe (étambot) constituent les extrémités avant et arrière de la charpente longitudinale du navire. Ils marquent les limites axiales de la coque, et la dimension mesurée entre les deux capions donne la longueur de celle-ci.

⁴³⁸ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères I*, op. cité, p. 93 et 94.

sorte de château élevé sur l'avant du talar, se massaient les combattants dans l'attente du moment d'assaillir la galère attaquée. Il servait aussi à la manœuvre des voiles de l'arbre de trinquet qui se dressait au-dessus de la rambade. Ce mâât, sur une galère ordinaire, s'élevait à dix sept mètres de haut, et son antenne était longue de trente quatre mètres.

- Sous la rambade se trouvait *la conille*, entre le joug de proue et le dernier banc de la vogue. « On y tient les ancres et les canons, et on y fait diverses manœuvres »⁴³⁹. Une galère ordinaire disposait de quatre fers de près de six cents kilogrammes chacun, et de deux autres plus petits de cent cinquante kilogrammes environ chacun. Ces fers présentaient quatre pattes et n'avaient pas de jas⁴⁴⁰.

L'artillerie du bord se composait généralement de cinq pièces dirigées vers l'avant :

- Une pièce principale de 36 livres (boulets de dix huit kilogrammes environ), nommée « coursier » parce qu'il se plaçait à l'extrémité avant de la « coursie » – couloir central longitudinal traversant l'espace de vogue – sous laquelle il pouvait glisser sur son affut pour être remisé, entre l'arbre de trinquet et l'arbre de mestre, lorsqu'il ne servait pas,
- Une pièce de 8 livres (boulets de quatre kilogrammes environ), dite « bâtarde », et une autre de 6 (boulets de trois kilogrammes environ), dite « moyenne »,

Il est intéressant de souligner que, le poids supporté par la conille en charge maximum pouvait atteindre ainsi :

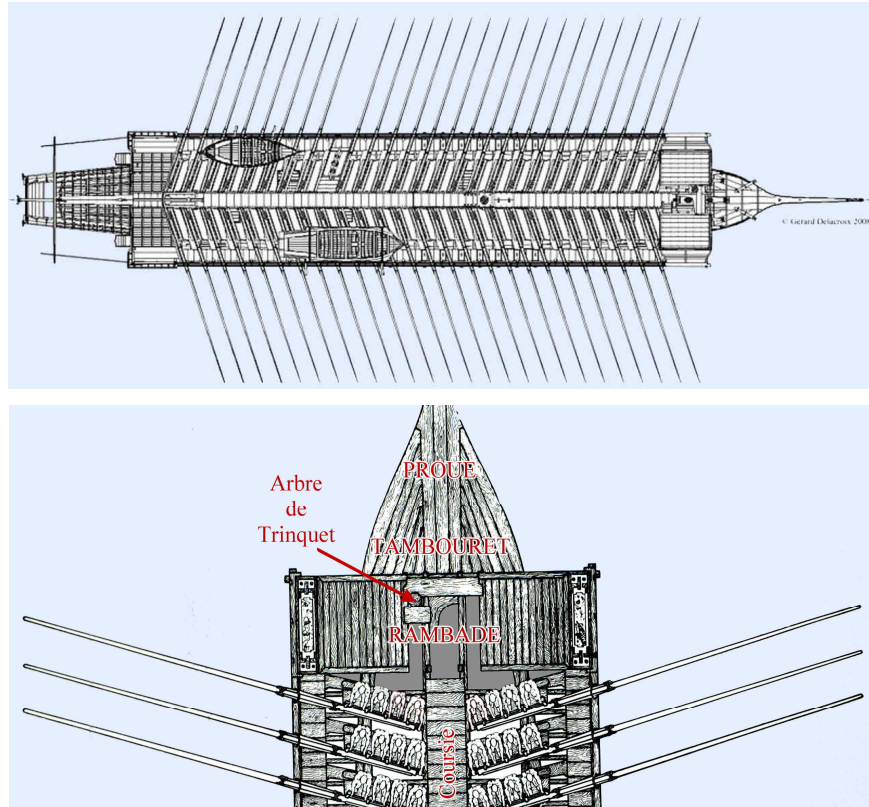
4 grands fers (600 kg x 4)	2 400 kg
2 petits fers (150 kg x 2)	300 kg
1 canon de 36	3 600 kg
2 bâtardes (1200 kg x 2)	2 400 kg
2 moyennes (850 kg x 2)	1 700 kg
Total	10 400 kg

La proue de la galère portait ainsi dix tonnes et demi sur un espace de trois mètres de long, ce qui n'était pas sans conséquence sur la conception générale du navire en termes de structure et de tenue à la mer.

Pour compléter son armement, une galère ordinaire emportait aussi douze pierriers en bronze fixés sur les bords du navire, cent dix mousquets ou fusils, douze mousquetons, douze pistolets, six pertuisanes, six espontons, quatre hallebardes, douze piques, vingt quatre haches d'armes et vingt quatre sabres.

⁴³⁹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères I*, op. cité, p. 93.

⁴⁴⁰ Lorsque la galère naviguait en situation pacifique, deux des grands fers et les petits fers étaient arrimés sur les apostis en arrière de la conille.



Figures II-1.2/10 – Installation des bancs des rameurs en « arêtes de poisson inversées »
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)



II-1.2/11 – Installation de l'espace de voguer sur la réale reconstruite de don Juan d'Espagne
(Cliché Patrice Grimald – musée naval de Barcelone)

- Derrière la conille s'ouvrait l'espace de voguer où se trouvait l'ensemble des rameurs (figures II-1.2/10 et 11). Ce groupe était désigné sous le terme générique de « chiourme » dont l'interprétation péjorative est tardive dans l'histoire des galères puisqu'il est dérivé du grec puis de l'italien « ciurma »

du nom d'un chant de rameurs : la chiourme fut d'abord un ensemble de rameurs caractérisés par leur chant ! L'ensemble des rames s'appelait la « palamente ».

La vogue était installée en « arêtes de poisson inversées » (figure II-1.2/10).

- L'espace de vogue, était divisée longitudinalement en deux parties égales par la *coursie* (ou courcie) longue passerelle joignant l'espale à la conille. La vogue était dominée par l'arbre de mestre, reposant sur la quille et traversant la coursie, haut de vingt trois mètres, installé aux deux cinquièmes de la longueur de la coque à partir de la proue. Les deux arbres – mestre et trinquet – portaient des antennes de longueur sensiblement identique, extrêmement lourdes, dont le maniement nécessitait jusqu'à cinquante hommes de manœuvre.
- Parallèles à la coursie, deux autres couloirs suivaient les bords extérieurs du talar le long des apostis : les *courroirs* (ou couvoirs) surplombant l'eau à un mètre et demi de hauteur environ au plus bas de ceux-ci.
- Au-dessus de la vogue, deux petites embarcations annexes étaient appuyées sur leurs cavalets respectifs : à droite (tribord) le *caïque* destiné au service du bord (approvisionnement en eau, manœuvre des fers, etc.) dont la longueur équivalait à la largeur hors tout de la galère (8,49 mètres pour une galère ordinaire), à senestre (babord) le *canot* réservé aux officiers supérieurs, qui mesurait 6,45 mètres de long.
- L'*espale* se trouvait avant le premier banc de la vogue, entre celui-ci et le joug de poupe. « L'espale remplit toute la largeur de la galère d'un bord à l'autre ; elle forme de chaque costé une entrée. On y établit un corps de garde ; on y range les ecoutes [...] »⁴⁴¹. L'entrée sur une galère se faisant par l'arrière, le terme de « premier banc » désignait celui que l'arrivant y rencontrait d'abord, c'est-à-dire celui qui se trouvait le plus en arrière de la surface de vogue, le plus près de la poupe du navire. Les bancs de la vogue étant inclinés à 18-20° environ par rapport à l'axe longitudinal du navire, la longueur de l'espale était plus courte au milieu du navire que sur ses bandes (bords d'une galère). Sa longueur était mesurée sur l'axe central. A l'arrière de l'espale, de part et d'autre du carrosse, aboutissaient les deux échelles d'accès au navire, composées, sur une galère ordinaire, de cinq marches sur une hauteur de 5 pieds (1,62 mètre), qui étaient relevées lorsqu'il appareillait.
- La *poupe* était l'espace qui se situait entre le joug de poupe et le capion de poupe. Le carrosse (désigné aussi sous le nom générique de « guérite »), limité par les deux tenailles (figure II-1.2/12), se trouvait installé sur cet espace. De ce fait, il y avait généralement une proximité entre la dimension donnée pour la poupe et celle du carrosse. La limite arrière de ce dernier se

⁴⁴¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères I*, op. cité, p. 93.

trouvait généralement un peu décalée vers l'avant par rapport au capion de poupe du fait des ornements de poupe, ou, plus simplement, de la

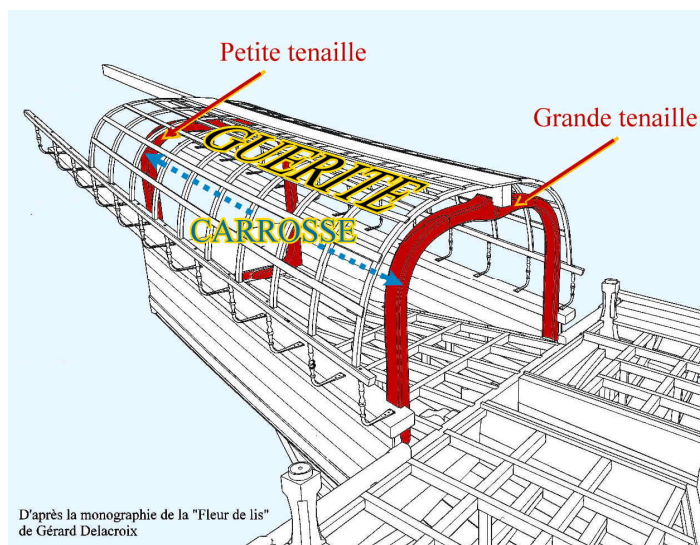


Figure II-1.2/12 – Les deux tenailles aux extrémités du carrosse
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

forme de celle-ci en arc de cercle⁴⁴² dont la limite arrière du carrosse suivait la plus grande corde. A titre d'exemple, la profondeur de la poupe d'une galère ordinaire était de 4,72 mètres⁴⁴³ et celle du carrosse, relevée sur la « Fleur de lis » (1690) reconstituée par Gérard Delacroix, de 4,34 mètres⁴⁴⁴ environ, soit une petite quarantaine de centimètres (0,38 m.) de différence.

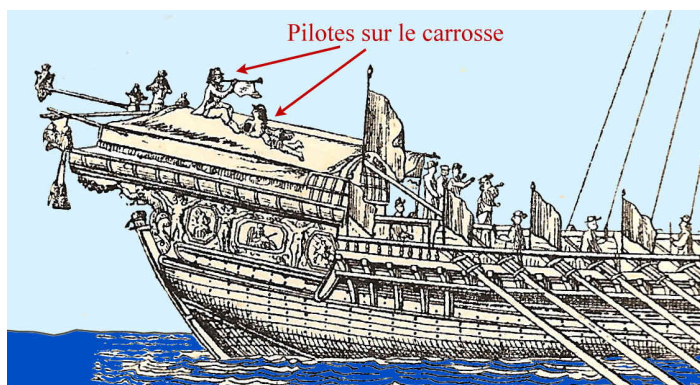


Figure II-1.2/13 – Pilotes d'une galère sur le carrosse
(Détail de la galère, album de Jouve-1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Laveur, Paris, 2001)

Le carrosse était formé par la guérite (ou les guérites) au-dessus de laquelle un ou plusieurs tendelets étaient tendus. C'était là que se tenaient habituellement le capitaine et les officiers. Ils y vivaient, y recevaient, y travaillaient et devaient aussi y dormir sur des banquettes disposées le long

⁴⁴² En fait, un double arc de cercle lorsque la poupe était en « cul de mounine ».

⁴⁴³ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, APA-Holland university press, Amsterdam et Maarsen, 1983, p. 2.

⁴⁴⁴ DELACROIX Gérard, *La Fleur de lis – 1690*, éd. Gérard Delacroix, l'Union, 2008, planche 19.

des parois car, seul, le capitaine disposait d'une sorte de basse cabine au-dessous de la couverte.

- Enfin, au-delà de la poupe se trouvait encore une « saillie sur l'arrière pour la flèche et pour les ornements de la poupe »⁴⁴⁵ dans laquelle se trouvait aussi une petite estrade, *la timonière*, réservée au timonier. Sa vue était limitée vers l'avant par l'écran que formait le carrosse. Il devait donc être assisté par un ou deux pilotes qui, de façon acrobatique, s'accrochaient au faite de ce dernier (figure II-1.2/13).

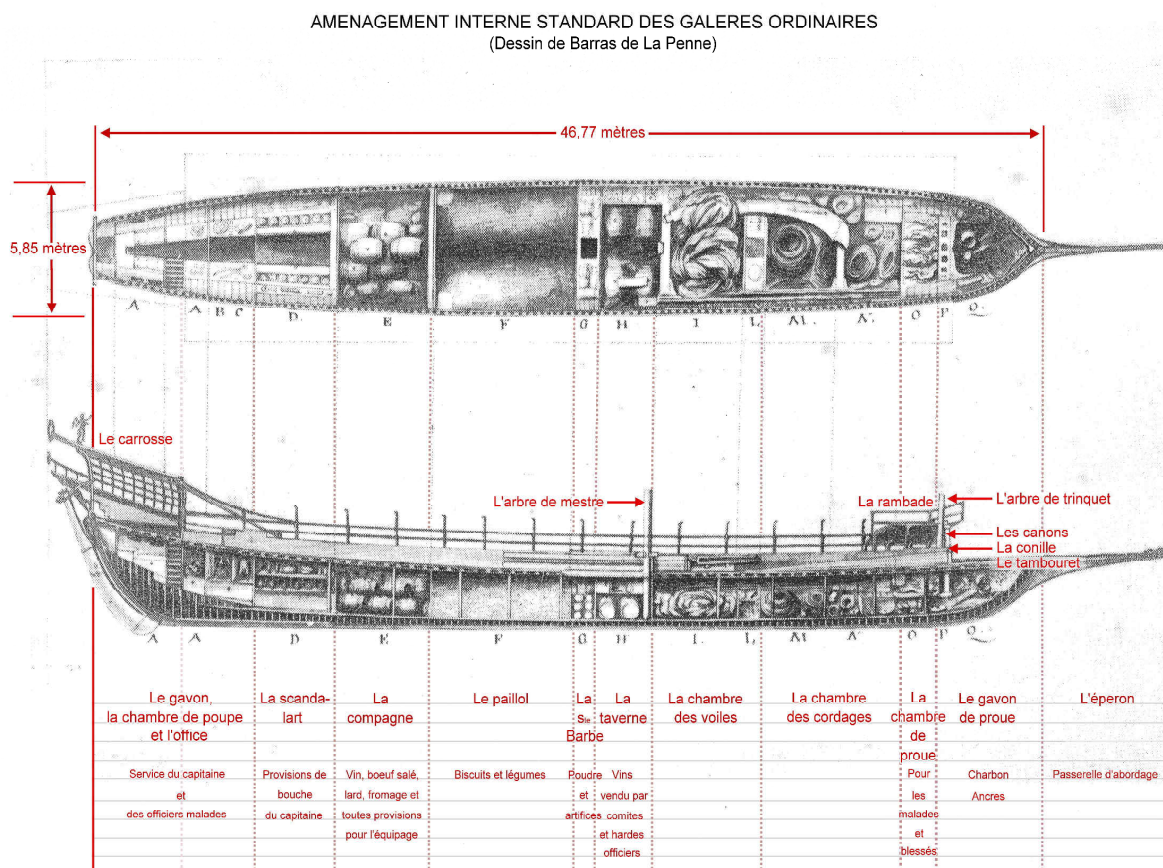


Figure II-1.2/14 – Aménagements internes d'une galère ordinaire

♦ Installations intérieures de la galère

Outre les installations du dehors de la galère, dont dépendait son aspect extérieur, celle-ci disposait aussi d'aménagements intérieurs qui divisaient sa coque en une succession de réduits où la hauteur sous barrot (sous la plus grande hauteur) atteignait deux mètres environ. Ces chambres se succédaient de la façon suivante, depuis la poupe jusqu'à la proue (figure II-1.2/14) :

- La *chambre de poupe* se situait approximativement sous le carrosse, et se composait successivement du *gavon de poupe* qui servait surtout de

⁴⁴⁵ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, IV La description des galères, I*, Tandem Felix publishers, Ubbergen, Pays-Bas, 2001, p. 94.

« garde-robe » au capitaine et aux officiers, de la *chambre du conseil*, et de la *chambre du capitaine*.

- L'*office* : les effets personnels du capitaine y étaient rangés.
 - La *scandalart* (ou *escandalard*) : les provisions du capitaine y étaient stockées.
 - La *compagne* renfermait le vin, le bœuf salé, le lard, le fromage et toutes les provisions distribuées à l'équipage, ainsi que divers matériels.
 - Le *paillol* abritait le biscuit et les légumes, ainsi que divers matériels.
 - La *sainte-barbe* : la poudre et les explosifs y étaient gardés.
 - La *taverne* : le comite – sorte de « super » maître d'équipage de la galère – y mettait le vin qu'il était autorisé à vendre à son profit ; les vêtements et les matelas des officiers s'y trouvaient aussi entreposés.
 - La *chambre des voiles*
 - La *chambre des cordages*
 - La *chambre de proue* était destinée aux malades et blessés. Le chirurgien y gardait sa caisse de médicaments et d'instruments.
 - Le *gavon de proue* recevait le charbon de bois destiné au fougion (cuisine installée sur la couverte).
- *Chargement d'une galère : lest et approvisionnements*

Outre l'aménagement adapté à sa fonction, chaque chambre recevait du lest sous forme de galets et/ou de boulets d'estive⁴⁴⁶. Le poids de ce lest atteignait environ vingt sept tonnes sur une galère ordinaire. Du lestage dépendait l'attitude de la galère. Il constituait une opération très délicate dont dépendaient les qualités nautiques du navire pour la durée de l'armement concerné. Le comite devait donc veiller à l'adapter régulièrement aux modifications de poids et d'assiette provoquées par les consommations (eau, vivres, boulets d'artillerie et poudre, etc.) au cours de la navigation.

La galère embarquait tout ce dont elle pouvait avoir besoin dans le cours de sa campagne à la mer, ce qui, pour deux mois par exemple, se traduisait par une quantité considérable d'équipements et de petit matériel de rechange, d'outils et de consommables comme l'atteste la liste ci-dessous qui ne mentionne que les principaux ensembles chargés⁴⁴⁷ :

- ♦ Effets de l'équipage, habillements de rechange.

⁴⁴⁶ Les boulets d'estive (environ 550 sur une galère ordinaire), destinés à l'équilibre et à la stabilité du navire, étaient des pièces de rebus, non sphériques et rouillées, qui ne pouvaient pas être utilisées par l'artillerie.

⁴⁴⁷ DASSIE, *L'architecture navale*, op. cité, p. 135 à 165 ; et DELACROIX Gérard, *La fleur de lis – 1690*, op. cité, p. 107 à 111.

- ♦ Artillerie et armes portables (7,7 tonnes pour les canons).
- ♦ Cent boulets pour le coursier, deux cents pour les deux bâtarde et cent pour les deux moyennes.
- ♦ Vingt deux barils de poudre (environ 1 tonne).
- ♦ Artifices nécessaires aux canons, instruments des canonniers.
- ♦ Deux cents balles de pierre pour les pierriers.
- ♦ Balles de mousquet (200 kilos), pots à feu (grenades), mèches.
- ♦ Voiles, cordages, agrès et leurs rechanges.
- ♦ Rames et leurs rechanges (pour la galère et les deux annexes).
- ♦ Deux timons, dont un de rechange.
- ♦ Ancres (2,7 tonnes).
- ♦ Objets du culte.
- ♦ Outils de tous les métiers techniques (charpentier, barillat, rémolat, chirurgien, etc.), matières nécessaires à la pratique de ces métiers, médicaments, onguents et emplâtres.
- ♦ Ornaments en étoffe et leurs rechanges (tentes, tendelets, pare-soleils, flammes, pavesades, portières, ornaments de messe, etc.), supports nécessaires à leur installation.
- ♦ Ferrements de l'argousin (manilles, chaînes, enclumes, marteaux, menottes, haches, etc.).
- ♦ Deux pompes.
- ♦ Cinq cents tonneaux d'eau (23 000 litres, soit 23 tonnes d'eau correspondant à la consommation d'une semaine au maximum).
- ♦ Vingt quatre tonneaux de vin (environ 17 000 litres).
- ♦ Viande salée et lard (2 tonnes).
- ♦ Huile (380 litres).
- ♦ Vinaigre (510 litres).
- ♦ Morue séchée (1,4 tonne).
- ♦ Trois barils d'anchois.
- ♦ Soixante barils de sardines.
- ♦ Fromage (800 kilos).
- ♦ Biscuit (23 tonnes). Il s'agit de biscuits de mer, sorte de pain sans levain, très dense et très sec, composé de farine de pur froment.
- ♦ Sacs de fèves pour 2 200 litres.
- ♦ Pois (100 kilos).
- ♦ Fayols (600 kilos). Il s'agit de haricots secs.
- ♦ Riz (600 kilos).
- ♦ Sel (39 litres).
- ♦ Animaux vivants : dix huit moutons (vingt sept pour trois mois, trente six pour quatre mois) et des dindons, abrités à l'intérieur de la galère ; des poulets et des pigeons en cages fixées sur les apostis.
- ♦ Foin et nourritures diverses pour les animaux vivants.
- ♦ Charbon de bois pour la cuisine (1,2 tonne).
- ♦ Ustensiles de cuisine et nécessaires à repas (gamelles, bidons, argenterie, verrerie, etc.).

- ♦ Bois à brûler.
- ♦ Chandelles (25 kilos).
- ♦ Fanaux d'éclairage (feux « de position » et de communication du navire, éclairage intérieur).

Quand la galère partait en campagne, équipée à sa charge maximum, elle était littéralement « pleine comme un œuf », et les bords externes de sa couverte se trouvaient à quelques centimètres seulement au-dessus du niveau de la mer.

c) COUTS ET BUDGETS

Marc Vigie⁴⁴⁸ estime qu'entre 1662 et 1702, Louis XIV investit entre quatre-vingts et cent millions de livres dans ses galères, non seulement pour des constructions mais aussi pour les aménagements, décorations, entretiens et tout ce qui eut trait à cette flotte. En 1669, les galères de France coûtaient un peu moins d'un million et demi de livres. Dix ans plus tard, en 1679, cette charge dépassait deux millions de livres. Vers 1670, cette flotte représentait 2% des dépenses totales du Royaume et 20% de celles de la Marine ; vers 1680, elle représentait 1% des dépenses du Royaume et presque 33% de celles de la Marine⁴⁴⁹.

Outre le financement de la politique navale du Roi, ces sommes eurent un effet d'entraînement sur l'économie nationale et sur l'emploi dans le Royaume : c'était bien conforme à la volonté de Colbert qui se montrait tout disposé à fournir l'aide de l'Etat pour « que la France devint une manufacture et une maison de commerce productrice de richesse [...]. Il entendait que cette richesse fût un moyen de gloire pour le roi, par l'accroissement de sa puissance qui serait désormais égale sur terre et sur mer »⁴⁵⁰.

En 1686, les dépenses nécessaires aux opérations de construction d'une galère ordinaire revenaient à quarante trois mille deux cent cinquante six livres tournois. Barras de La Penne en donne le détail⁴⁵¹ qui peut être schématiquement présenté de la façon suivante, en regroupant les postes par

⁴⁴⁸ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 39.

⁴⁴⁹ ZYSBERG André, *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, in ACERA Martine, MERINO José et al., « Les marines de guerre européennes - XVII-XVIII^{èmes} siècles », op. cité, p. 436.

⁴⁵⁰ LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, tome I, éd. Taillandier, Paris, 1978, p. 174.

⁴⁵¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV description des galères, 1*, op. cité, p. 132 à 139. D'Ortières, contrôleur général des galères, dans son *Traité de Marine* (tome I, *Estat général en tables de toutes les marchandises et munitions nécessaires pour les construction, armements et rechanges des vaisseaux et des galères du Roy*, Marseille, 22 juillet 1680), estime, en 1680, le coût total de construction et des « équipements en rechange » pour une galère ordinaire à 60 829 livres tournois, soit environ 17 000 livres consacrées seulement à l'achat d'approvisionnements annexes, de réserves et d'éléments de rechange. Il évalue le coût d'une patronne à 101 222 livres et celui d'une réale à 168 210 livres (in HUMBERT Jacques, « La galère du XVII^{ème} siècle – Evolution technique, tracé des formes », J.P. Debbane éditeur, Grenoble, 1986, p. 209).

nature de dépenses (libellées en livres tournois) :

TRAVAIL DU BOIS (CHARPENTIER, MENUISIER) 10 369

Matières premières 7 095

Bois de Provence (chêne, orme, pin, peuplier, chêne vert)	1 712
Bois de Dauphiné (sapin et noyer)	2 196
Bois de chêne de Bourgogne	1 698
Divers bois (dont chêne, sapin et pin)	1 120
Autres matières premières de charpente	369

Main d'œuvre relative au travail du bois 3 274

Main d'œuvre pour le transport des bois	85
Main d'œuvre de charpentier	2 227
Main d'œuvre complémentaire pour la charpente	84
Main d'œuvre pour le sciage des bois	208
Main d'œuvre pour le rabotage des bois	36
Main d'œuvre pour les ouvrages de menuiserie	574
Main d'œuvre complémentaire pour la menuiserie	60

TRAVAIL DU METAL (FORGERON, SERRURIER) 3 680

Matières premières de ferrement 218

Achats de produits finis 2 517

Clous	60
Clous et autres ouvrages du forgeron	2 457

Main d'œuvre relative au travail du métal 945

Main d'œuvre de serrurerie	909
Main d'œuvre complémentaire pour les ferrements	36

TRAVAIL DU PERÇAGE – MAIN D'ŒUVRE 479

TRAVAIL DU CALFATAGE (CALFATS) 941

Achats de produits finis 428

Brai (ou bray)-gras	208
Goudron	38
Peaux de mouton	14
Etoupe blanche	168

Main d'œuvre relative au travail du calfatage 513

DECORATION DE LA GALERE 1 150

Sculpture 800

Peinture 350

ARMEMENT DE LA GALERE (HORS ARTILLERIE) 14 890

Mâture	1 800
Rames et équipement associé	800
Poulies, tailles, calcets avec ferrement	360
Poulies de bronze	630
Fers (ancres)	1 100
Cordages	5 000
Voiles	1 800
Tentes (deux de cotonnaine et une d'herbage)	2 000
Tendelets, parasols, bannières, pavesades	1 400
<u>ARTILLERIE</u>	11 700
<u>FRAIS DIVERS D'EXPLOITATION</u>	47
Plomb	11
Pierre à aiguiser	1
Divers menus frais	35
<u>TOTAL GENERAL</u>	43 256

Il est intéressant de constater que le travail du bois représentait un peu moins du quart du coût total de construction, les frais d'armement (artillerie comprise) un peu plus de 61%, et l'artillerie seule 27% c'est-à-dire autant que le bois. Les dépenses de décoration ne pesaient que pour 3% du coût total de construction, et les salaires versés 12%. Les cinq postes de frais (tels que présentés par Barras de La Penne) les plus importants étaient l'artillerie, suivi des cordages, les clous et autres ouvrages du forgeron, les bois du Dauphiné et les tentes, soit un total de vingt trois mille trois cent cinquante trois livres représentant 54% du coût total de la construction.

Si l'on applique à celui-ci, à titre uniquement illustratif, la conversion proposée par Frédérique Tiberghien dans son ouvrage *Versailles, le chantier de Louis XIV*⁴⁵², qui évalue « très grossièrement et pour fixer un ordre de grandeur » à quinze euros de 2002 l'équivalence d'une livre tournois⁴⁵³ de 1684, correspondant à dix sept euros quatre-vingt cinq centimes en 2012 – compte-tenu de l'inflation entre 2003 et 2012 (19%, estimation INSEE) – ce coût serait de (43 256 livres x 17,85 euros) sept cent soixante douze mille euros environ. Avec le même taux de change, le coût d'une rame de bonne qualité façonnée pour une galère ordinaire (sept livres dix huit sous et cinq deniers⁴⁵⁴) atteindrait aujourd'hui cent quarante deux euros, et la palamente (142 euros x 51 rames) sept mille deux cent quarante deux euros. L'artillerie coûterait (11700 livres x

⁴⁵² TIBERGHIEEN Frédérique, *Versailles, le chantier de Louis XIV*, Perrin, Paris, 2002, p. 12.

⁴⁵³ Une livre tournois valait vingt sols ou deux cent quarante deniers (soit 1 sol = 12 deniers).

⁴⁵⁴ *Les derniers jours de la marine à rames* du vice-amiral JURIEN DE LA GRAVIERE, membre de l'Académie française, éd. Plon, Nourrit et cie, Paris, 1885, p. 189.

17,85 euros) deux cent neuf mille euros.

Une réale, du fait, particulièrement, de sa décoration et de son aménagement fastueux, revenait beaucoup plus cher à la Couronne. Un document des Archives nationales⁴⁵⁵ mentionne que celle qui fut construite en 1676 coûta cent dix mille livres, soit deux fois et demi le coût d'une galère ordinaire⁴⁵⁶, et, par exemple, nécessita trois cents mètres de brocart, quatre cent trente deux mètres de velours, et plus de trois kilomètres de damas (trois mille trois cent quatre-vingt deux mètres exactement). Ces tissus précieux étaient mis en valeur par de magnifiques passementeries d'or et d'argent.

Le budget d'entretien technique, qui s'ajoutait à celui de la construction, atteignait les niveaux suivants pour une galère ordinaire⁴⁵⁷ :

En livres	1669	1679	1692	1716
Coûts total des radoubs et achat de matériels	139 575	453 920	665 420	268 000
Coût de l'équipement des galères neuves	54 000	120 000	150 000	-
Coût total d'entretien des galères en service	85 575	333 920	515 520	268 000
Nombre de galères en service	15	28	37	24(?)
Coût d'entretien d'une galère en service	5 705	11 925	13 930	11 166

En 1745, les frais d'entretien techniques d'une galère atteignaient⁴⁵⁸ :

	Galère ordinaire (livres)	Galère réale (livres)
Coût d'entretien au port	4 655	5 714
Coût d'entretien à ma mer	8 655	21 801

Les précisions relatives aux dépenses des galères mentionnées par Dassié dans son ouvrage *L'architecture navale – 1690*⁴⁵⁹ permet de relever les seules charges de personnel (soldes des militaires et appointements, nourriture, boisson, bois de chauffage, médicaments, vêtements) : environ deux mille six cents livres par mois passé au port, et quatre mille trois cents livres en mer, montants auxquels s'ajoutent chaque années deux mille quatre cent quatre-vingt-dix-sept livres pour les vêtements, et deux cent vingt quatre livres pour les médicaments.

⁴⁵⁵ *Mémoire de la quantité des étoffes nécessaires pour les ornements qui doivent servir pour la galère réelle [...]*, Archives nationales, Marine, B⁶ 82, folio 144.

⁴⁵⁶ On peut estimer ainsi le coût de la sculpture à (800 livres x 2,5) 2 000 livres au minimum.

⁴⁵⁷ ZYSBERG André, *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, in ACERA Martine, MERINO José et al., « Les marines de guerre européennes - XVII^{ème}-XVIII^{ème} siècles », op. cité, p. 440

⁴⁵⁸ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p.52.

⁴⁵⁹ DASSIE F., *L'architecture navale – 1690*, op. cité, p.169 à 175.

1.2.2 CARACTERISTIQUES OPERATIONNELLES : MISSIONS ET NAVIGATION

Sur la Méditerranée, la vie s'éveillait au printemps, quand finissait l'époque des grandes tempêtes d'hiver. A Marseille durant l'hivernage – entre six et huit mois de l'année, souvent d'octobre à avril – les galériens ne restaient jamais inactifs. Tous exerçaient des activités, rémunérées lorsqu'ils ne travaillaient pas à l'arsenal. La plupart d'entre eux produisaient, à bord des galères désarmées, des pièces de vêtements en coton ou en laine, qui étaient vendues aux manufactures ou aux commerçants de la cité. D'autres, environ deux mille hommes au début des années 1690, se rendaient quotidiennement en ville pour y exercer divers petits métiers, de sorte qu'en 1702 soixante-dix-sept patrons, représentant toutes les corporations professionnelles existant alors à Marseille, employaient des galériens. D'autres trouvaient à s'employer comme domestiques chez les bourgeois. D'autres encore étaient jardiniers ou portefaix ou commissionnaires ou porteurs d'eau ou aidaient à l'amarrage des navires de commerce. Parmi les galériens qui débarquaient chaque jour, certains d'entre eux avaient reçu l'autorisation de construire une bicoque sur le quai, dans laquelle ils exerçaient une activité pour leur propre compte, celle, bien souvent, qu'ils pratiquaient avant leur condamnation : miniaturiste, dentelier, horloger, tailleur, graveur, cordonnier, sculpteur sur bois, rubanier, fripier, et même bouquiniste. Cette main-d'œuvre industrielle, résistante et peu onéreuse constituait, pour l'économie marseillaise, un apport non négligeable. Les rétributions ainsi gagnées permettaient aux galériens d'acheter de quoi améliorer leur ordinaire à bord, auprès du comite qui y possédait des réserves personnelles autorisées à la vente.

Fin avril ou en mai, les capitaines recevaient l'ordre de mission qu'ils attendaient pour appareiller.

A) MISSIONS

La galère « est encore [...] l'outil de combat par excellence en Méditerranée. [...] Légère, rapide, elle n'a pas à subir les caprices du vent et est opérationnelle par tous les temps grâce à ses rames ; basse sur l'eau et d'un faible tirant d'eau, pouvant se glisser dans la moindre crique et s'y mettre en embuscade, elle est l'instrument idéal pour les coups de main et les débarquements rapides »⁴⁶⁰. Cet instrument naval s'était parfaitement adapté aux parages dans lesquels il devait évoluer, conformément aux besoins séculaires, maritimes et militaires, qui l'avaient forgé. Outre des campagnes de prestige, trois rôles majeurs étaient confiés aux galères :

❑ *Sécurité des routes maritimes*

La premier et la plus importante mission consistait dans la protection des routes

⁴⁶⁰ PETIET Claude, *Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères*, éd. Lanore, Paris, 2003, p. 41.

commerciales contre les corsaires et pirates qui pullulaient en Méditerranée dès l'aube de la belle saison. Le temps n'était pas si éloigné où les seuls corsaires d'Alger capturaient plus de cent bateaux par an : entre 1613 et 1621 seulement, ils saisirent neuf cent trente six navires⁴⁶¹ dont deux cent cinquante trois français. Des traités de paix furent signés avec les Barbaresques, tels que ceux du 25 novembre 1665 et du 28 juin 1672 avec Tunis, ou celui conclu « pour cent ans », le 25 avril 1684, entre Tourville et la régence d'Alger. Aucun ne fut durablement respecté, ni ne mit fin à la persécution des Chrétiens dans les Etats concernés. Dix mois seulement après la signature du traité avec Versailles, le Dey d'Alger emprisonnait le Consul de France et quatre cents Chrétiens. Tous furent enchaînés. La réaction française ne se fit pas attendre : du 1^{er} au 16 juillet 1685, une flotte commandée par le maréchal d'Estrée canonna Alger. En guise de rétorsion, le Dey fit torturer le diplomate français et plusieurs prêtres prisonniers⁴⁶². La course et la piraterie reprirent de plus belle.

A vrai dire, l'état de pirate ou de corsaire ne fut pas réservé aux seuls Barbaresques d'Alger de Tunis ou de Tripoli. Les Etats chrétiens eurent aussi leurs représentants parmi cette société dont la population fluctuait selon les évolutions politico-militaires en Méditerranée. Les Provençaux de Baldare Spinola ou le castillan Diego de Valderarramas, dit Diego de Barrasa, aux XIV^e et XV^e^{èmes} siècles, par exemple, marquèrent leur temps, comme Barberousse aux XV^e et XVI^e^{èmes} siècles. De façon beaucoup plus diffuse, nombre de seigneurs locaux, maîtres de fiefs baignés par la mer, tels ceux de Sicile ou de Sardaigne aux XII^e et XIV^e^{èmes} siècles, armaient un ou deux bateaux et s'en allaient tendre des embuscades aux pavillons ennemis ou, de préférence, aux navires marchands. Nombre de grandes familles fortunées de Provence possédaient « sa galère de combat qui en portait le nom, et l'on voyait ainsi sortir du vieux port de Marseille la "Valle belle", la "Baillebaude", la "Forbine", l' "Aiguebonne", etc. La famille en tirait des revenus comme d'un fief : ventes des prises, et surtout ventes d'esclaves capturés chez les Barbaresques qui nous le rendaient bien »⁴⁶³. Cependant, le monopole royal sur les navires de bataille, imposé progressivement par les souverains européens, et le renforcement des grandes flottes telles que celles d'Espagne puis de France, restreignirent d'année en année ces aventures guerrières non étatiques – et donc plus pirates que corsaires – issues du nord de la Méditerranée occidentale. Les Barbaresques acquirent alors en ce domaine une domination proche du monopole.

L'une des missions de la flotte française du Levant consista à anéantir les pirates, d'où qu'ils viennent, et les corsaires ennemis, et à détruire leurs bases.

⁴⁶¹ VERGE-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, tome 1, Collection « Bouquins », éd. Laffont, Paris, 2002, p. 629.

⁴⁶² COURTINAT Roland, *La piraterie barbaresque en Méditerranée – XVI^e^{ème}-XIX^e^{ème} siècles*, éd. Jacques Gandini, Nice, 2002, p. 64.

⁴⁶³ PETIET Claude, *Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères*, op. cité, p. 12.

❑ *Protection du littoral*

Le second rôle des galères, complémentaire du précédent, fut d'effectuer des opérations de sécurité et de reconnaissance le long des littoraux – côtes et ports –, en particulier pour protéger les populations du banditisme naval. Les Barbaresques, surtout, constituaient des dangers redoutables car non contents de capturer les navires en mer, ils pillaient les agglomérations et razziaient les populations des côtes pour les vendre en esclavage. Alger, en tête, Tunis et Tripoli avaient bâti des fortunes sur ces exactions séculaires, constituant ainsi de véritables sociétés kleptocratiques.

❑ *Combats*

La troisième mission concernait les opérations de guerre contre des ennemis déclarés du Royaume : l'Espagne et ses vassaux – Naples, Sicile et Sardaigne – ou ses alliés comme les Provinces Unies et Gênes, et les puissances navales du Maghreb, Alger, Tunis, Tripoli⁴⁶⁴.



Figure II-1.2/15 – Des galères génoises attaquent une place navale turque
(Cliché Patrice Grimald – musée de la Mer, Gênes)

Ces opérations consistaient dans des combats en mer, des bombardements de ports (figure II-1.2/15) et des débarquements de troupes en terres hostiles pour des raids ou des tentatives de conquêtes.

❑ *Services divers et relations publiques*

Des rôles occasionnels pouvaient aussi être attribués aux galères tels que des fonctions de transport de personnes – personnalités ou troupes –, de courrier ou de matériel. Elles menaient enfin des opérations de propagande, des campagnes de prestige, à l'occasion de navigations destinées à « montrer le pavillon » qui

⁴⁶⁴ La Turquie n'entre pas dans cette catégorie du fait de l'alliance « du Lys et du Croissant » conclue en 1536 entre François I^{er} et Soliman le Magnifique, qui dura plus de deux siècles et demi, jusqu'à la campagne d'Egypte de Napoléon en 1798.

comportaient aussi une composante d'espionnage.

Dès que le capitaine connaissait ses ordres, il tirait un coup de canon et envoyait le pavillon de partance à la poupe de sa galère, pavillon de toile blanche sur lequel était peinte l'effigie de la sainte Vierge. La galère était ainsi placée sous sa protection, particulièrement implorée avant une bataille, c'est pourquoi elle figurait aussi, en assomption, sur sa bannière de combat. Dans le quotidien de la guerre, toute opération était précédée de rites religieux.

B) NAVIGUER

La galère appareillait à la rame, lentement, solennellement, voguant « à toucher le banc », allure réservée aux situations de parade telles que les arrivées et les départs des ports. La palamente traçait dans l'air une large et haute parabole au sommet de laquelle les rames étaient relevées au maximum pour leur faire dessiner une courbe majestueuse. Une fois la mer libre atteinte, et sur ordre du capitaine, le comite, placé près de lui à l'avant de l'espale, commandait la vogue « à passer le banc » si la navigation devait être relativement courte et rapide. Dans le cas contraire, en prévision d'une longue route, le comite commandait la vogue « en dedans du banc »⁴⁶⁵ au rythme lent et régulier permettant d'adapter l'effort demandé à la chiourme aux contraintes de la traversée. Pour ménager l'endurance des rameurs, il pouvait organiser la vogue « à quartier » (alternée par quartiers), la demi palamente avant voguant pendant que la demi palamente arrière était au repos, ou le quart tribord avant et celui de bâbord arrière alternant avec le quart bâbord avant et celui tribord arrière. Chaque équipe ramait durant une heure à une heure et demie, puis se reposait durant le même temps.

Pour manier les rames, tous les hommes de vogue étaient tournés vers la poupe. Sur le même banc, fait de bois de pin couvert de cuir de vache, chacun répondait à une appellation particulière qui désignait sa place : sur une galère ordinaire, le vogue-avant était placé à l'extrémité interne de la rame, puis l'apostis, le tiercerol, le quarterol et le quinterol près du courroir (puis le sisterol et le septerol sur les réales). Le premier était généralement un esclave turc acheté par les services du roi, rarement un marinier de rame, rameur libre. Outre son rôle dans la vogue, il participait aussi la manœuvre des voiles. Les vogue-avants des deux bancs longeant la conille s'appelaient les « conilliers », et, à l'autre extrémité de la vogue, près de l'espale, les « espaliers ». Les instructions de vogue étaient données à ces derniers par le comite, de vive voix ou au moyen de son sifflet d'argent – signe de sa fonction –, et tous les autres vogue-avants réglaient strictement sur eux le rythme des « palades » – « coups de rame » – de leur bancade. Du fait de la tonture de la galère vers la poupe, les rames de cette zone arrière effectuaient le mouvement le plus ample de toute la palamente, de sorte que les rameurs qui les servaient devaient déployer davantage d'énergie que les autres.

⁴⁶⁵ Ces différentes appellations définissaient la manœuvre qui devait être faite avec la rame.

Le rameur le plus faible pouvait occuper la place d'un quinterol au bord le plus bas de la galère ; à l'inverse, les espaliers étaient choisis parmi les rameurs les plus forts et les plus résistants, souvent des esclaves, les « Turcs ». La fatigue générée par leur poste, et l'importance extrême de celui-ci dans le fonctionnement de la vogue leur avait fait attribuer deux auxiliaires, assis derrière chacun d'entre eux sur l'extrémité de l'espale, qui tiraient aussi sur la rame de l'espaler au moyen d'un cordage dont provenait leur appellation de « tire-gourdin ».

C'était le rôle du comite de répartir les hommes sur les rames, en fonction de leurs capacités physiques, afin d'équilibrer l'énergie et donc la puissance développée par chacune d'elles. Une bancade trop faible pouvait diverger du rythme de la vogue, heurter de sa rame celles qui l'encadraient provoquant de graves blessures – parfois mortelles – à leurs servants, et nécessiter l'arrêt du mouvement pour restaurer les éléments endommagés de la palamente avant d'en recalculer le rythme.

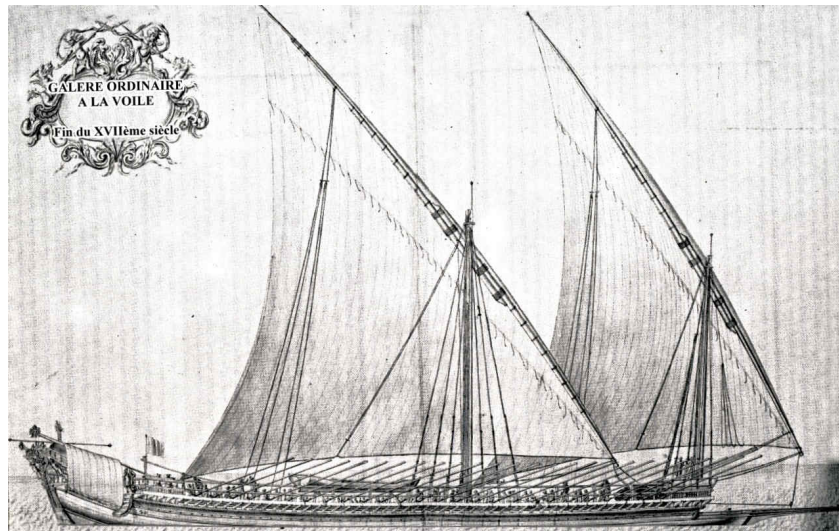


Figure II-1.2/16 – Galère sous voiles
(Musée de la Marine, Paris, PH 151127)



Figure II-1.2/17 – Galères génoises sous voiles
(Cliché Patrice Grimald – musée de la Mer, Gênes)

Une chiourme bien structurée et entraînée était capable d'effectuer un effort soutenu lançant la galère à quatre ou cinq nœuds⁴⁶⁶ – durant deux heures au maximum⁴⁶⁷ – et même jusqu'à six ou huit nœuds, peut-être dix exceptionnellement en « passe vogue », allure d'attaque, de chasse ou de fuite. Cette dernière ne pouvait, cependant, être tenue que durant un court laps de temps, sur « une lieue⁴⁶⁸ au plus » affirmait le *Traité de la palamente des galères* publié par un auteur anonyme au début du XVIII^{ème} siècle.

Dans les circonstances ordinaires de navigation, la vitesse d'une galère à la rame restait entre trois et cinq nœuds. Cependant, « l'art de la navigation à rames restait l'économie de moyens, et toute la science du comite consistait à trouver en permanence l'équilibre entre des exigences parfois difficiles à concilier »⁴⁶⁹, notamment entre les impératifs de la navigation et le potentiel physique de la vogue.

Dès qu'un vent propice se levait, la vogue cessait et les voiles étaient envoyées (figures II-1.2/16 et 17). Par un vent « bon frais », elle pouvait atteindre dix à douze nœuds, et remonter au près (jusqu'à soixante degrés environ du vent). Son allure la plus véloce, toutefois, restait le large⁴⁷⁰. La superficie de la plus grand voile de mestre, le maraboutin, atteignait quatre cents mètres carrés sur une galère ordinaire, et cinq cent vingt sur une réale, nécessitant un peu plus d'un kilomètre de cotonnine⁴⁷¹.

Les galères portèrent les plus grandes voiles latines qui ont jamais équipé un bateau, et constituèrent de bons voiliers, manœuvrants et rapides, dont les avantages prévalaient souvent sur ceux de la vogue : « A cet égard, le dépouillement des journaux de campagne est particulièrement intéressant. La moitié du temps de campagne est consacré aux escales [...]. La vogue "tout avant" ne représente plus qu'un pourcentage faible du temps passé dehors : 5 à 6% tout au plus ; on vogue par quartier un peu plus souvent, 15% du temps, le reste se passe à la voile ou à la vogue sous voile »⁴⁷². La vogue seule se pratiquait donc, en moyenne, durant 20% du temps de navigation. Ainsi, « [...] ménageait-on les chiourmes autant qu'il était possible de le faire. En dehors du

⁴⁶⁶ Un nœud équivaut à une vitesse horaire de 1,852 kilomètre. Une vitesse de 4 nœuds correspond donc à 7,41 km/h, de 6 nœuds à 11,11 km/h et de 8 nœuds à 14,82 km/h.

⁴⁶⁷ Le témoignage de Jean Marteilhe, galérien de 1700 à 1713 (il rédigea son *Mémoire* quarante quatre ans après sa libération), ne semble pas très crédible quand il affirme que la chiourme voguait parfois dans sa totalité au maximum de sa force durant vingt quatre heures d'affilé : « Je me suis trouvé avoir ramé à toute force pendant vingt quatre heures sans nous reposer un moment. » (MARTEILHE Jean, *Mémoire d'un protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, J.D. Beman et fils, Rotterdam, 1757, p. 356)

⁴⁶⁸ Une lieue égale 2 000 toises à partir de 1674, soit 3,898 km.

⁴⁶⁹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 179.

⁴⁷⁰ DARRIEUS Henri et QUEGUINER Jean, « *Historique de la Marine française* », op. cité, p. 143. L'angle entre l'axe du vent et celui de la route du navire est approximativement de 135°.

⁴⁷¹ JURIEN DE LA GRAVIERE Edmond, « *Les derniers jours de la marine à rames* », op. cité, p. 63. Cette voile, le « grand maraboutin », était confectionnée avec cinquante lèz de cotonnine.

⁴⁷² BURLET René, « *Les galères du musée de la Marine* », op. cité, p. 85.

combat, on était sous voile aussi souvent que possible. On reste étonné de voir le savoir-faire des comites pour utiliser le "bon vent". Cela conduisait, par exemple, à profiter des vents de terre, quitte à appareiller très souvent au milieu de la nuit [...] »⁴⁷³.

Si l'on résume schématiquement la proportion du temps de navigation durant lequel la galère voguait à la rame seule au cours d'une campagne, sans l'assistance des voiles, on aboutit à l'estimation suivante pour évaluer la durée effectivement passée par chaque membre de la chiourme à manœuvrer sa rame :

Vogue de la galère avec toute la chiourme	5 à 6% du temps de vogue
Vogue par quartiers (soit, vogue à moitié du temps pour chacun)	15% du temps de vogue soit 7,5% pour chacun
Proportion du temps passé à voguer par chacun sur le temps total de navigation de la galère	entre 12,5 et 13,5% de la campagne

Les durées évaluées par André Zysberg et René Burlet dans leur ouvrage *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle* permettent une approche plus nuancée du sujet : « Sur 50 jours de campagne d'une flotte des galères en Méditerranée, 30 au moins s'écoulent au mouillage ou à l'abri d'un port, pour l'aiguade [tous les cinq ou six jours au maximum], la corvée de bois, pour le divertissement de messieurs les officiers avec les dames du cru et aussi pour le repos de la chiourme »⁴⁷⁴. Ils évaluent, par ailleurs, à 20% des trajets les navigations effectuées exclusivement à la rame, très souvent en voguant par quartiers, 20% aussi celles menées à la voile, et à 60% celles mettant en œuvre conjointement les rames et les voiles.

Si l'on considère que ces dernières pouvaient être effectuées en vogue par quartiers durant laquelle seule travaillait la moitié de la chiourme, l'estimation suivante quant à la durée annuelle de vogue effective pour un rameur peut être proposée :

Trajets à la rame sans assistance des voiles (navigation 20 jours sur une campagne de 50 jours) :

Proportion sur la durée totale de navigation	20%
Soit, estimation de la durée de vogue par rameur en navigation partiellement par quartiers	10 à 15%
Durée de la navigation à la rame seule durant une campagne de 50 jours	entre 2 et 3 jours

Trajets à la rame et à la voile (navigation 20 jours sur une campagne de 50 jours) :

Proportion sur la durée totale de navigation	60%
Durée de la navigation durant laquelle la vogue est assistée par les voiles, au cours d'une campagne de 50 jours	12 jours

⁴⁷³ BURLET René, « *La Minerve, 1746. Le monde des galères* », in BOUDRIOT Jean, « *Modèles historiques – Musée national de la Marine* », op. cité, p. 32.

⁴⁷⁴ ZYSBERG André et BURLET René, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle*, Neptunia n° 164, 1986, p. 16 à 35.

Il apparaîtrait, en résumé, qu'un galérien maniait la rame sans assistance des voiles entre deux jours et trois jours par campagne de cinquante jours, en moyenne, et durant douze jours avec l'assistance des voiles, étant entendu qu'il ne s'agissait que des heures diurnes, puisque, de façon très générale, la galère restait au mouillage la nuit. Entre 25 et 30% des journées passés à la mer, la chiourme ne voguait pas.

c) RENCONTRES EN MER

La galère ne croisait que rarement en haute mer et évitait généralement de perdre la côte de vue durablement, pour trois raisons : le risque de la tempête violente que la Méditerranée sait lever soudainement, dans laquelle, navire de bas bords et à fond plat, elle pouvait se trouver désemparée ; la nécessité du ravitaillement en eau – l'« ayguade » –, tous les cinq ou six jours au maximum ; enfin, les conditions normales de ses missions les plus fréquentes, qui s'effectuaient en navigation côtière lui permettant de mouiller tous les soirs, ou presque, dans une anse protégée ou dans un port.

Dans le cours de la campagne, à proximité des rivages ou au-delà, il était très vraisemblable qu'elle rencontre une ou plusieurs galères étrangères. Elles étaient amies ou ennemies. Dans le premier cas, si elle naviguait seule ou portait la marque du commandant du groupe naval, il lui appartenait d'exécuter – ou de faire exécuter – la procédure relative aux honneurs à rendre en mer, dans la seconde hypothèse, elle se préparait au combat.

□ *Les honneurs*

Les galères rendaient les honneurs⁴⁷⁵ au canon. Entre galères françaises, le code était simple : en mer, le bâtiment – s'il était isolé – ou le navire portant la marque de l'officier commandant un groupe naval, saluait le premier la marque d'un officier de grade ou d'ancienneté plus élevé. Ce dernier lui rendait l'hommage coup pour coup à grade égal, ou avec un nombre de coups inférieur adapté à la dignité de l'interlocuteur.

A l'arrivée dans une place maritime française – et à l'appareillage –, la forteresse saluait en premier la réale. Tout autre bâtiment entrant saluait en premier la forteresse qui lui rendait le salut, coup pour coup pour la patronne et « aux autres avec un moindre nombre de coups qu'elles régleront à proportion du commandement plus ou moins digne qu'auront lesdits Vaisseaux et Galères » (figure II-1.2/18).

⁴⁷⁵ *Ordre et règlement touchant ce que le Roy désire estre doresnavant observé à la Mer, entre les Vaisseaux et Galeres de Sa Majesté, et les Vaisseaux et Galeres des autres Provinces et Estats, à l'égard des honneurs et saluts qui doivent estre rendus reciproquement, tant aux Places maritimes qu'aux Pavillons, Etendarts, Cornetes, et autres marques de commandement que lesdits Vaisseaux et Galeres portent à la Mer, 1672, in DASSIE F. « L'architecture navale – 1690 », op. cité, p. 181 à 188.*

Avec les pavillons étrangers, les règles se déclinaient en de nombreuses nuances. Les galères françaises saluaient les premières à leur entrée dans une place maritime étrangère – usage de courtoisie élémentaire – qui leur rendait un nombre de coups de canon « selon la dignité de leur commandement », étant entendu que les honneurs étaient échangés à égalité entre pavillon royal étranger et étendard réal français.



Figure II-1.2/18 – « Galère sortant du port de Marseille » (Puget) saluée au canon par le fort Saint-Jean et par une galère au mouillage
(RMN, musée du Louvre, 32591)

En haute mer, le protocole était plus altier, schématisé par le mot de Colbert : « La France prétend que toutes les autres Nations doivent lui céder [le pas] »⁴⁷⁶. Cette pratique peut se résumer en quatre règles principales :

- ♦ Pour des motifs de circonstances, la décision concernant le traitement à appliquer aux navires anglais resta d'abord suspendue. En effet, ce règlement fut publié en décembre 1672 peu après le début de la guerre de Hollande dans laquelle la France et l'Angleterre étaient alliées et combattaient ensemble sur mer. Par la suite, les galères de France ne fréquentant généralement pas en temps de paix les mêmes parages que ceux visités par les escadres anglaises, la question des honneurs ne se posa pas.
- ♦ Les escadres françaises ne saluaient les premières que dans deux cas : si la flotte rencontrée était espagnole et d'un rang supérieur à celui de l'escadre française, et devant une galère de l'Ordre de Malte portant le Saint Sacrement.
- ♦ Dans les rencontres avec une flotte espagnole commandée par un officier de même rang que le commandant français, ce dernier devait exiger que

⁴⁷⁶ CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, tome III, op. cité, p. 93.

l'Espagnol salue le premier.

- ♦ Tout autre pavillon devait saluer en premier une galère française, quel que soit son rang.

Louis XIV exigeait que ce protocole soit rigoureusement respecté, ordonnant aux chefs d'escadres et aux capitaines de le faire appliquer par les armes s'il le fallait. En 1684, Gênes fut bombardée par Duquesne pour une affaire de préséance en mer. A vrai dire, c'était aussi – et surtout, nous l'avons vu plus haut – l'occasion pour le roi de France de forcer cette cité maritime importante à rompre son alliance avec l'Espagne.

« Ce nationalisme ne fut pas stérile. Louis XIV fit partager à ses officiers l'idée qu'il se faisait de la France et, en les associant à l'élaboration de la gloire monarchique, il leur inculqua la grandeur du service de l'Etat. Ce ne fut pas la moindre réussite de cette politique des galères »⁴⁷⁷.

□ *Le combat*⁴⁷⁸

Une bataille entre galères à l'époque classique, se déroulait en deux phases, les lignes ennemies se faisant face : un tir des canons de proue tandis que la distance entre les navires belligérants se réduisait rapidement, suivi de l'abordage. Compte-tenu de la durée nécessaire pour recharger les pièces, il était rare de pouvoir faire feu une seconde fois avant que les flottes arrivent au contact.

Lorsque s'imposait une situation de combat, le capitaine ordonnait de « faire armes en couverte », l'équivalent pour les galères du branle-bas des vaisseaux. Dés lors, l'équipage devait sans tarder ranger les voiles – les galères ne se battaient jamais sous voile – fixer les antennes, remiser la tente, les tendelets, et surtout installer des protections et édifier des retranchements.

- ♦ *Retranchements et postes de combat sur une galère ordinaire*

Les premières mesures de protections consistaient à fixer tout autour de la galère des « paillets », sorte de parapets faits de divers matériaux – cordages, toile de tentes, voiles – capables d'amortir les effets des tirs des armes portatives ennemies pour protéger les soldats et les rameurs. Ces paillets étaient tenus par les garde-corps entourant les côtés externes de la rambade, de l'espace de vogue et de l'espace.

En outre, quatre barrages compartimentaient le navire. Le premier retranchement, levé entre le troisième et le quatrième banc de proue, était

⁴⁷⁷ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 34.

⁴⁷⁸ Sur l'organisation des combats de galères prévalant à la fin du XVII^{ème} siècle, voir FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – 1-Les galères en campagne* (regroupant des documents conservés aux Archives Nationales, à la bibliothèque nationale et au service historique de la Marine à Vincennes), éd Tandem Felix, Ubbergen NL, 1998.

appelé « bastion » car il avait pour fonction d'éviter autant que possible qu'un boulet ennemi puisse traverser la galère de proue en poupe⁴⁷⁹. Dans ce but, il était évidemment très épais, formé et élevé – à hauteur de la rambade au maximum – avec de grosses planches, et bourré de gros cordages serrés en rond. A droite et à gauche de ce bastion, un petit passage était aménagé pour permettre la communication entre l'avant et l'arrière du navire. Le second retranchement se trouvait au niveau de l'arbre de mestre, constitué de deux batayoles⁴⁸⁰ – une à chaque bande – et de deux traverses « sur lesquelles on mettra des matelats en double ». Ici aussi un passage était prévu sur une courte portion des deux courroirs. Le troisième retranchement, identique au précédent, barrait la galère au devant des deux premiers bancs à partir de poupe. Enfin, une traverse fermait l'entrée du carrosse, qui supportait deux pierriers battant tout le long de la galère.

En même temps, officiers, marins et soldats se rendaient à leur poste de combat au sein de l'un des six détachements de bataille :

- Le *premier détachement*, le plus important, se tenait sur le château de proue, la rambade. Il se composait de quatre mousquetaires⁴⁸¹ armés de leur épée, d'un mousquet et d'un pistolet, de deux grenadiers équipés « de leurs armes ordinaires », et de quatre matelots, chacun muni d'un sabre et d'une hache-d'arme. Un caporal, un sergent et le capitaine d'armes les commandaient. En outre, deux bas officiers (sous-officiers ou officiers de maistrance) s'y tenaient, prêts à jeter les grappins sur la galère attaquée. La rambade était considérée comme le poste d'honneur du navire, là d'où l'on pouvait se ruer en premier sur la galère ennemie, où, donc, le danger était le plus grand, le panache le plus remarqué. Les officiers que leur service ne retenait pas ailleurs s'y pressaient.
- Le *second détachement* placé devant le second banc de proue, devant le bastion, était composé de quatre grenadiers, quatorze mousquetaires et dix matelots, répartis par moitié à chaque bande, commandés par un sergent affecté au groupe de droite, et un caporal à celui de gauche.
- Le *troisième retranchement* protégeait et servait l'artillerie du bord. Seize matelots s'y tenaient, dont quatre pour assister le maître canonier dans la mise en œuvre du coursier, et trois par bande pour les moindres canons. Ce groupe disposait de trois spontons⁴⁸², de trois haches-d'arme et de trois

⁴⁷⁹ Un boulet de 32 livres, propulsé par 5 kilogrammes de poudre pénétrait une paroi de chêne sur 0,60 mètre, étant tiré à bout portant. La portée pratique d'un canon de 36 était de 1 600 mètres.

⁴⁸⁰ Batayoles : solides supports de bois ou de fer fixés sur la couverte (pont) pour supporter divers éléments.

⁴⁸¹ Il s'agit ici de soldats des compagnies franches des galères utilisant des mousquets, non de militaires appartenant au corps des mousquetaires du roi.

⁴⁸² Sponton ou esponton : pique à manche long de 7 à 8 pieds (2,27 à 2,60 mètres) terminée par un fer à double crocs. Cette arme eut un rôle important au profit des forces de la Sainte Ligue durant la bataille de Lépante (1571).

sabres. Auxiliaires des canons, les douze pierriers du bord étaient distribués de la façon suivante : deux dans la conille, deux sur la rambade, deux à l'endroit des cordages qui tenaient le haut de l'antenne du trinquet – ces six premiers étant servis par des matelots –, deux dans le caïque et deux dans le canot, servis par les patrons et sous-patrons de ces embarcations, et deux sur la traverse qui barrait l'entrée du carrosse, maniés par les timoniers.

- Le *quatrième détachement* était composé de dix fusiliers et de deux grenadiers établis par moitié dans le caïque et dans le canot. Chacune de ces embarcations recevaient deux mousquetons, trois piques, deux pots à feu, deux bandoulières à cartouches et un baril de grenades.
- Le *cinquième détachement* se tenait sur l'espale, avec deux sergents et dix mousquetaires. Le carrosse conservait des armes de réserves : quatre mousquetons, deux piques à feu,⁴⁸³ deux pots à feu⁴⁸⁴, un baril de grenades, quatre spontons et les « armes qui sont propres au capitaine ».
- Le *sixième détachement* consistait dans six mousquetaires placés en réserve de chaque côté de la galère sur le courroir : « Ils serviront selon les circonstances du combat à ce que le capitaine trouvera plus à propos ».

En outre, les mariniers de rame étaient organisés en détachements auxiliaires venant en support des précédents. Les postes des officiers étaient les suivants :

- Le *capitaine* restait sur l'espale. Àuprès de lui se tenaient un *sergent* pour porter ses ordres à travers la galère, le *pilote* et le *comite*. Le *sous-pilote* se tenait au timon avec les deux meilleurs *timoniers*.
- Le *lieutenant* se plaçait sur la rambade pour conseiller le capitaine dans la manœuvre à effectuer pour un « bon abordage ». Ses recommandations étaient transmises par un *sous-comite* resté à son côté, au moyen d'un sifflet. En outre, il commandait l'artillerie de proue.
- Le *sous-lieutenant* se tenait entre l'arbre de mestre et la rambade. Il veillait, avec le *sous-argousin* près de lui, sur la conduite de la chiourme, et transmettait à l'artillerie de proue les ordres du lieutenant. Dès les tirs des canons effectués, il allait se mettre à la tête du second détachement afin d'appuyer l'action du premier, puis de le suivre sans tarder à l'abordage si l'assaut ennemi ne l'avait pas déjà pris de vitesse.
- L'*enseigne* – à partir de 1680, date de création du grade – restait sur la coursie, entre l'arbre de mestre et l'espale pour exécuter ce que le capitaine lui ordonnait.

⁴⁸³ Sorte de fusil prolongé par une pique (baïonnette).

⁴⁸⁴ Sorte de grenade incendiaire

- L'*aumônier*, le *chirurgien* et le « *frater* », adjoint du chirurgien (« garçon-chirurgien », cette fonction était souvent confiée à un forçat disposant des compétences appropriées), s'occupaient des blessés.
- L'*écrivain* était de fonction dans la taverne pour surveiller la manipulation prudente des poudres dans la sainte barbe par l'*aide-canonnier*.
- Le *charpentier*, le *calfat*, un *matelot expérimenté* et trois ou quatre *proyers*, jeunes matelots en formation, passaient les cartouches jusqu'à l'une des écoutes donnant accès à la couverte.
- L'*argousin* restait sur la coursie, entre l'arbre de mestre et l'espale pour surveiller la chiourme.
- Le *barillat*, qui prenait soin des barils, et le *rémolat*, spécialisé dans la confection et la réparation des rames, étaient à la disposition du capitaine, notamment pour s'occuper des grappins.

Ces dispositions étant prises, la galère était prête au combat. Si elle se trouvait insérée au sein d'une escadre, elle avait, durant ces préliminaires, rejoint sa place dans l'ordre de bataille.

♦ *L'ordre de bataille*

A la fin du XVII^{ème} siècle, les galères connaissaient plusieurs ordres de marche, mais un seul ordre de bataille pour engager une flotte ennemie en mer.

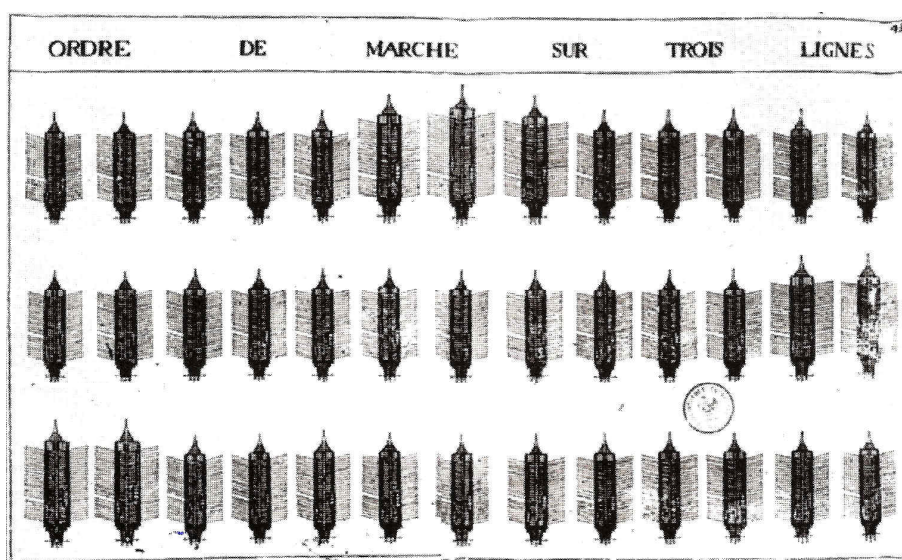


Figure II-1.2/19 – Ordre de marche sur trois lignes
(Barras de La Penne, « Les galères en campagne » de Jan Fennis)

Elles pouvaient naviguer de conserve sur une, deux ou trois lignes (figure II-1.2/19), ou aussi sur une, deux ou trois colonnes. Les navires étaient groupés en divisions disposées, en cas de risque de combat, de façon à permettre à la flotte de se placer rapidement en ordre de bataille.

Les instructions étaient généralement transmises par des signaux émis au moyen de pavillons, ou de « signaux parlants » constitués d'objets représentatifs : pour ordonner de faire du bois, la réale pendait une hache au sommet de son antenne de mestre, ou un baril pour commander la corvée d'eau. La nuit, les consignes circulaient par le son du canon, les feux des fusées et les fanaux. Par temps de brume, le canon à nouveau ou la mousqueterie, les tambours et les trompettes s'en chargeaient. Un pavillon rouge arboré à la parteguette⁴⁸⁵ du navire commandant le groupe naval, du côté du danger, signalait un banc ou un écueil.

L'ordre de marche sur une ligne par ordre d'ancienneté correspondait à un pavillon rouge surplombant une flamme blanche flottant au sommet de l'antenne de mestre ; l'ordre de marche sur une colonne par ordre d'ancienneté à un seul pavillon blanc au même endroit. Toujours envoyé au sommet de l'antenne de mestre, un pavillon blanc au-dessus d'une flamme rouge, que remplaçait un fanal la nuit venue, ordonnait la mise en ordre de bataille. Celui-ci consistait à placer les galères sur une ligne droite – et non en croissant selon la tactique employée par les galères de l'Antiquité – parallèle à celle formée par la force navale ennemie. La flotte française était divisée en trois divisions : le corps de bataille proprement dit situé au milieu du dispositif, commandé par la réale, et deux ailes, celle de droite aux ordres de la patronne, et celle de gauche aux ordres du chef d'escadre le plus ancien dans ce grade. Cet ensemble pouvait être complété par une escadre de réserve. Les bâtiments de commandement se plaçaient au centre de leur division. A partir de cette structure de base, les navires de chaque division trouvaient leur place plus ou moins loin de leur chef d'escadre en fonction de l'ancienneté de leur capitaine.

Une flamme rouge et blanche arborée à la penne de trinquet du navire commandant, remplacée la nuit par un fanal suspendu à la penne de mestre, ordonnait de préparer le combat qui devait être engagé sitôt l'étendard de combat, figurant une Vierge en assomption, déployé à la poupe.

Disposées proues vers proues, les deux formations navales s'approchaient vivement à la rame. Des manœuvres tactiques étaient tentées quand la disposition des lieux, le climat, la mer et la nature des fonds le permettaient. La plus habituelle consistait à tenter de déborder les forces ennemies par leurs ailes afin d'échapper à leurs canons, et de les attaquer de flanc ou même à rebours. Une autre tactique tendait, dans le même but, à enfoncer la ligne adverse, ce qui pouvait désorganiser celle-ci de façon décisive. Cette action, cependant, était particulièrement aventureuse car les galères rangées en ligne de bataille voguaient côte à côte, séparées seulement par l'espace nécessaire au débattement des palamentes. Elles restaient suffisamment proches pour qu'aucun navire ennemi ne puisse passer entre elles. Il fallait donc, pour réussir une pareille manœuvre, que la mer, le vent ou le hasard du combat offre à l'adversaire une ouverture providentielle.

⁴⁸⁵ Parteguette : traverse perpendiculaire à l'axe longitudinal du navire située à l'arrière du carrosse, qui soutenait, notamment, les hastes du grand tendelet.

Lors de l'attaque, une mer agitée venant en poupe constituait une situation moins handicapante pour la précision des tirs d'artillerie que celle dans laquelle la galère faisait face à la lame. Les affûts étant fixes, par mer formée l'efficacité des salves tenait autant à l'instinct des cannoniers qu'à la compétence du timonier. Il était souhaitable aussi de se trouver au vent pour éviter l'inconvénient causé par l'épaisse fumée émise par les canons, qui pouvait gêner la manœuvre d'abordage. Dès que les navires ennemis se trouvaient au contact, la bataille se déroulait comme à terre – une terre étroite et mouvante – et principalement au corps à corps.



Figure II-1.2/20 – Vaisseau français attaqué par deux galères barbaresques
(Théodore Gudin, XVII^{me} siècle – Musée de la Marine, Toulon, réf. 33 MG 7)

Quand il s'agissait d'attaquer un galion ou n'importe quel vaisseau de hauts bords (figure II-1.2/20), la tactique pour les galères consistait à le canonner le temps nécessaire à l'affaiblir au maximum, et même, si possible, à le désamarrer avant de l'aborder. Pour ce faire, un groupe de galères manœuvrait de façon à l'engager par la poupe afin que les boulets causent un maximum de dommages dans la longueur de sa coque, tout en se préservant de ses tirs de flancs. Dès que le vaisseau montrait des signes de faiblesses, et surtout si son artillerie semblait détériorée, les autres galères assaillantes s'approchaient pour le canonner à leur tour. Au moment de l'abordage, il était recommandé d'effectuer l'assaut vers l'avant du vaisseau ou dans les haubans du mât le plus avancé. Il va de soi qu'un abordage aventureux par un bord du vaisseau, là où ses canons étaient encore utilisables, exposait la galère à un tir à bout portant qui pouvait s'avérer terriblement meurtrier.

Les galères furent très actives et constituèrent le système d'armes stratégique tant que la Méditerranée constitua l'épicentre de l'histoire navale européenne. Durant des siècles des escadres y combattirent, mais la domination européenne,

et particulièrement française, sur son bassin occidental fut aussi le fait de nombreuses rencontres entre quelques unités seulement, des duels dont la liste serait trop longue à formuler, ou même que l'Histoire n'a pas retenue. De surcroît, une force navale n'a pas pour unique justification de participer à des batailles. Le rôle premier de la flotte de France consistait à tenter de dissuader des adversaires potentiels d'entretenir des intentions malveillantes à l'encontre du Royaume. Dans des sociétés libérées de l'état de barbarie, la communication – l'image, la notoriété – et la diplomatie précèdent la guerre. Les galères jouèrent un rôle majeur dans cette noble fonction.

La guerre de Hollande (1672-1678) suivie de celle de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) déplacèrent les intérêts navals de l'Europe vers ses rivages septentrionaux alors que, l'Espagne maîtrisée, la Méditerranée occidentale se trouvait dominée par les galères de Louis XIV. Dans le cours de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, les principales opérations auxquelles concoururent ces escadres du Levant furent les suivantes :

1650	Bataille du cap Corse
1654	Débarquement à Naples
1655	Opérations de Patamos, Tortose et Barcelone
1660	Débarquement à Candie
1662	Plusieurs opérations contre les Barbaresques
1664	Plusieurs opérations en Afrique du nord
1664	Prise de Djidjelli
1665	Bataille de La Goulette
1665	Bataille de Cherchell
1665	Bataille de Porto Delphino
1668	Expédition contre Alger
1668	Expédition contre Tunis
1669	Expédition de Candie
1674-1675	Prise de Messine
1675	Bataille des îles Lipari ou du Stromboli
1675	Bataille de Reggio
1676	Bataille d'Alicuri
	Bataille d'Agosta (ou Augusta)
1676	Bataille de Palerme (effacement définitif de la puissance navale espagnole)
1682-1683	Attaque d'Alger
1684	Attaque de Gênes
1684	Opération de Catalogne
1684	Attaque d'Alger
1685	Attaque de Tripoli
1688	Attaque d'Alger

A partir de 1690, dans les grands affrontements navals désormais centrés en

mer du Nord et dans la Manche, les galères apparaîtront encore ponctuellement comme navires d'attaque, mais plus souvent en tant que bâtiments d'appui ou auxiliaires des vaisseaux.

Comme pour toutes les armées, la durée des combats ne représentait pour les galères qu'une modeste partie des moments passés en campagne. Le reste du temps, elles croisaient en mer dans le quotidien de la vie à bord.

1.3 LA SOCIETE DU BORD

En montant à bord d'une galère, le premier coup d'œil du visiteur le portait à constater avec étonnement une situation que nous pourrions aujourd'hui qualifier de stupéfiant entassement humain. En effet, l'équipage d'une galère ne vivait pas dans la galère mais exclusivement sur la galère où l'espace, était pour tout et pour tous, sévèrement compté. Qui constituait cette société composite, et quel était le rôle de chacun ou de chaque ensemble qui l'animait ? Quelles étaient ses conditions de vie à bord, qu'il est intéressant aussi de comparer avec celles des autres hommes de mer, notamment ceux des vaisseaux de l'époque.

1.3.1 LE ROLE DE L'EQUIPAGE D'UNE GALERE ORDINAIRE

Le personnel servant à bord d'une galère peut être sommairement réparti, de façon hiérarchique, en deux catégories :

- ❑ *Les officiers,*
- ❑ Et l'*équipage*, lui-même composé des communautés suivantes :
 - ♦ *Les officiers mariniers*, appelés aussi « bas officiers » ou « officiers de maistrance », qui pouvaient être « ordinaires », c'est-à-dire payés à plein temps à un tarif constant, ou « extraordinaires » quand ils ne percevaient qu'une demi-solde en dehors des durées de campagnes à la mer,
 - ♦ *Les soldats,*
 - ♦ *Les matelots,*
 - ♦ *Les pertuisaniers,*
 - ♦ *Les gardiens ou compagnons,*
 - ♦ *Les proyers*, jeunes apprentis,
 - ♦ *Les mariniers de rame ou bonnevoglies (ou bonavoglies),*
 - ♦ *Les esclaves et forçats* constituant la chiourme.

Le personnel peut être aussi décomposé en quatre catégories si l'on applique des critères dynamiques privilégiant l'utilité de chacun à bord. Ce classement se base sur la fonction principale, étant entendu que les limites de celle-ci étaient perméables, et que nombreux étaient ceux qui assumaient des tâches complémentaires.

Une première catégorie concernait les hommes de rame ; une seconde les hommes de mer ; une troisième ceux de guerre ; une quatrième les officiers majors, généralistes bien que proches des précédents. Enfin, un ensemble hétérogène, important mais marginal en effectif, regroupait ceux qui s'occupaient de ce que l'on peut qualifier de « services généraux ». Voyons d'abord ceux-ci.

A) LES « SERVICES GENERAUX »

Les « services généraux » étaient composés de cinq officiers de maistrance :

□ *L'aumônier*

Officier de maistrance ordinaire, il se comportait à bord « comme un curé de paroisse » (Dassié), visitait la chiourme et les malades, s'assurant aussi que ces derniers recevaient la nourriture et les médicaments prescrits. Il dirigeait les prières du matin et du soir, administrait les sacrements et disait les messes sur l'espale ou dans le carrosse, auxquelles participaient tous les hommes embarqués.

Les galères de France possédaient le privilège de « messe en galère » que n'avaient pas même les galères pontificales⁴⁸⁶.

□ *L'écrivain du roi*

Officier de maistrance ordinaire, il constituait le correspondant à bord de l'intendant des galères. Il effectuait à ce titre la gestion des stocks et la comptabilité du bâtiment, autorisait et répertoriait tout ce qui était utilisé à bord, tant les vivres que le matériel de guerre. En outre, l'écrivain du roi tenait le registre de la chiourme.

Cette importante position placée au carrefour de tous les approvisionnements du navire permit à des écrivains divers trafics et des pratiques résolument malhonnêtes dont pâtit gravement le ravitaillement de la chiourme.

Il pouvait être assisté d'un écrivain d'équipage, qui n'était pas officier de maistrance, choisi souvent parmi les forçats, et d'un majordome, homme d'équipage, qui gérait et distribuait les vivres et le vin conformément aux instructions de l'écrivain du roi.

□ *Le chirurgien*

Officier de maistrance ordinaire, il devait visiter la chiourme deux fois par jour, et signaler les malades à l'aumônier et à l'écrivain. Il dispensait les soins nécessaires, et contrôlait la composition de la nourriture préparée pour les malades, qui devait être plus consistante que celle servie ordinairement.

Un « frater » ou « barberot » ou « garçon-chirurgien » l'assistait, qui était un

⁴⁸⁶ JURIEN DE LA GRAVIERE Edmond, *Les derniers jours de la marine à rame*, op. cité, p. 52.

forçat.

Un *médecin* pouvait être aussi affecté à bord des galères, notamment de la réale, de la patronne et des unités portant la marque des chefs d'escadre.

❑ *Le charpentier*

Officier de maistrance extraordinaire, appelé aussi le maître de hache ou « maître d'hache », il intervenait sur toute pièce en bois nécessitant un entretien ou une réparation – hormi les travaux relevant du barillat et du rémolat –, aussi bien sur la coque de la galère que sur les bancs de la vogue.

❑ *Le barillat ou barilat*

Officier de maistrance ordinaire, il entretenait les tonneaux et barils du bord, utilisés pour la conservation de l'eau ou de la nourriture ou pour tout autre stockage comme celui des poudres. A ce titre il participait aux aiguades pour réparer les récipients en cas de besoin.

❑ *Les proyers*

Les six « proyers » peuvent être aussi placés dans ce cadre, jeunes enfants en apprentissage, âgés de six à treize ans, destinés à devenir officiers de maistrance à bord d'une galère.

B) LES HOMMES DE RAME

La collectivité des « hommes de rame » était constituée par les rameurs libres, par les rameurs de la chiourme et par ceux qui les encadraient – comite et sous-comites –, ceux qui les surveillaient – argousin, sous-argousins et pertuisaniers dits aussi gardiens ou compagnons –, et par le rémolat qui entretenait les rames.

❑ *Les rameurs libres, bonnevogliés (ou bonavogliés) ou mariniers de rame*

Ultime reliquat des volontaires antiques qui ont constitué la grande majorité des hommes de vogue jusqu'aux XIV-XV^{èmes} siècles, il restait encore des rameurs libres rémunérés sur les galères de Louis XIV. Il s'agissait pour la plupart d'entre eux de pauvres gens qui n'avaient pas trouvé d'autre moyen pour échapper à la misère ou rembourser leurs dettes.

Au fil du temps, le sort de ces « bonnevogliés », désignés aussi ultérieurement sous le vocable « mariniers de rame », s'améliora, probablement pour en faciliter le recrutement : une solde améliorée, un vêtement différent de la casaque des forçats dont ils partageaient les bancs, leur chevelure n'était pas rasée, ils pouvaient porter une moustache, ils étaient préservés du fouet et dispensés de la chaîne. Ce dernier privilège resta en vigueur jusqu'en 1670 seulement du fait de nombreuses défections en cours de contrat. Les bonnevogliés bénéficiaient aussi d'une nourriture améliorée et pouvaient

combattre avec les soldats. Ils gagnaient en campagne deux écus par mois – soit six livres –, un seul durant l’hivernage au port pendant lequel ils étaient libres de vaquer aux occupations de leur choix. Dans les années 1680-1690, cette solde était passée à cinq sols par jour (soit, sept livres et demi par mois) versés tout au long de l’année, équivalente au salaire d’un manœuvre en 1640.

Leur effectif fluctua selon les époques et la situation économique du Royaume, atteignant sur une galère ordinaire jusqu’à soixante rameurs. Barras de La Penne en comptait quarante cinq sur les vingt dernières galères construites, et donc à partir du début des années 1670⁴⁸⁷.

❑ *La chiourme*

La chiourme d’une galère paraît aujourd’hui une formation inconcevable. Elle l’est effectivement. Mais, comme en tous les sujets historiques, seule une mise en situation rigoureuse permet l’analyse scientifique, rationnelle, déconnectée des altérations produites par des références au monde contemporain : « D’abord, en toute question qui, par un côté au moins, touche à l’Histoire, il est présomptueux de formuler un jugement catégorique, parce qu’il est impossible à un homme d’aujourd’hui de se représenter les mœurs, les usages, les croyances, et même les nécessités d’une époque ancienne. Il nous suffit maintenant d’appuyer sur un bouton pour faire naître de la lumière, est-ce que nous pouvons encore nous représenter nous-mêmes battant le briquet dans la nuit pour enflammer une allumette de chanvre et allumer avec elle une chandelle de suif ou de cire ? Est-ce qu’un habitant de Paris actuel peut se présenter sa vie au XV^{ème} ou au XVI^{ème} siècle, lorsque l’alimentation de toute la ville dépendait entièrement de la batellerie venue de Melun, et que la moindre crue de la Seine faisait doubler le prix du pain ? C’est une question pourtant qui remplit les chroniques du temps jadis »⁴⁸⁸.

La chiourme représentait environ la moitié des effectifs d’une galère ordinaire. Elle était composée de deux groupes, les esclaves et les forçats :

♦ *Les esclaves*

Au XVII^{ème} siècle, dans la conscience et la morale les plus répandues, l’esclavage n’était qu’une réalité immémoriale remontant probablement à l’origine des sociétés. Toutes les grandes civilisations l’ont employé, l’Egypte antique, Babylone et Ninive, Athènes et Rome, Byzance et Istanbul, la Chine ou les Aztèques, et considéré l’esclave comme un « outil » domestique, économique ou militaire, instrument naturel et nécessaire au bon

⁴⁸⁷ André Zysberg mentionne « Le roi soldait 80 mariniers de rame sur chaque galère ordinaire, puis leur nombre passa à 60 à partir des années 1685 et demeura inchangé jusqu’en 1715 », *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, Presses de l’université de Paris-Sorbonne, 1998, p.424.

⁴⁸⁸ SABOURAUD Raymond, *L’hôpital Saint-Louis*, éd. laboratoires Ciba, Lyon, 1937, p. 4.

fonctionnement de leur Cité. Né dans la servitude ou captif de guerre ou condamné par décision de Justice, l'esclave avait perdu en même temps sa liberté et son statut d'être humain ; il n'était plus rien d'autre qu'un élément du patrimoine matériel de son maître.

L'Occident chrétien, héritier de la Grèce et de Rome, n'a pas échappé à la règle commune. En 1230, par exemple, les Florentins, en guerre contre Sienne, s'emparèrent d'un millier de prisonniers chrétiens qui furent réduits par d'autres Chrétiens en esclavage. Au XIV^{ème} siècle, sous Grégoire XI (1329 ou 1331-1378), les ennemis de la Papauté pris les armes à la main risquaient l'excommunication puis la servitude, et leurs complices pouvaient être vendus à l'encan. En 1501, les armées du roi de France, Louis XII (1462-1515), et de César Borgia (1475-1507), neveu du Pape, prirent la ville de Capoue et s'en allèrent adjuger sur les marchés de Rome une partie de la population vaincue. Il n'était pas exceptionnel que les membres des familles de la plus haute aristocratie européenne entretiennent auprès d'eux des esclaves à leur service. En 1661 par exemple, sur l'état du personnel de la Maison de la princesse Colonna – Marie Mancini, nièce du cardinal Mazarin – figurait, parmi les filles d'honneur, les gentilshommes, maîtres d'hôtel et divers serviteurs, une « petite mauresque » dénommée La Mauréna qui avait été capturée sur une galère turque⁴⁸⁹.

Si l'esclavage a toujours existé, et à peu près partout, il se développa considérablement sous l'impulsion de l'Islam, dès sa naissance. A partir des IX et X^{èmes} siècles, il devint même la principale ressource tirée de l'Occident par le Moyen-Orient et le Maghreb durant les neuf siècles suivants. Dans les premiers temps musulmans, comme ce fut à Byzance ou dans l'Antiquité européenne, les esclaves étaient essentiellement des Blancs capturés lors d'expéditions guerrières et de razzias lancées sur des populations vulnérables, en Grèce ou en Perse, jusqu'en Russie et en Asie centrale. Ils ne formaient, cependant, qu'un patrimoine éminemment périssable et non reproductible car beaucoup d'entre eux avaient été mutilés en eunuques, et les femmes n'étaient pas autorisées, en principe, à se marier. De plus, les mortalités élevées du fait de la rudesse des conditions de travail sur les grands domaines, les conflits entre souverains ou factions durant lesquelles le massacre de la main-d'œuvre de production participait à la guerre économique, les accidents et les épidémies provoquaient une réduction permanente et rapide de ce « cheptel » humain que ses maîtres devaient sans cesse renouveler. De véritables expéditions, mettant en œuvre d'énormes moyens, furent ainsi montées, non pour conquérir des terres mais uniquement pour ramener chaque saison des peuples entiers en captivité. Durant tout le Moyen-Age, les côtes européennes de la Méditerranée furent systématiquement pillées, ravagées et même dépeuplées, par les flottes musulmanes. Un moine dominicain d'Ulm, Félix Fabri (de son vrai nom Félix Schmidt), voyageant au Moyen-Orient à la fin du XV^{ème} siècle, écrivit dans la relation de ses aventures : « Les Turcs, voisins de Chrétiens, envahissent

⁴⁸⁹ DULONG Claude, *Marie Mancini*, éd. Perrin, Paris, Paris, 2002, p. 106.

souvent les terres de ces derniers, non tellement par haine de la Croix et de la Foi, non pour s'emparer de l'or et de l'argent, mais pour faire la chasse aux hommes et les emmener en servitude. Lorsqu'ils envahissent à l'improviste des fermes, ils emportent non seulement les adultes mais encore les bébés non encore sevrés qu'ils trouvent abandonnés par leurs parents en fuite ; ils les mettent dans des sacs »⁴⁹⁰. Un autre moine, bénédictin cette fois, Diego de Haedo, qui fut captif à Alger dans les années 1578-1581, nota dans son ouvrage *De la captivité à Alger* : « C'est ainsi, vous le savez, que sont ruinés et ravagés [par les Barbaresques] la Cerdagne [Sardaigne], la Corse, la Sicile, la Calabre, les côtes de Naples, de Rome et de Gênes, Majorque, Minorque, Iviça [Ibiza] et toutes les côtes d'Espagne »⁴⁹¹. Chaque bataille gagnée par une force islamique, que ce soit contre un parti musulman ennemi ou contre les Chrétiens, se soldait par un afflux massif, sur les marchés orientaux, de captifs enchaînés : « [...] quelles plus grandes richesses que tous ces milliers d'âmes, tous ces captifs chrétiens que ramènent à tout instant, à toute heure ces galères, ces brigantins et ces frégates⁴⁹², prisonniers que l'on vend dans toute la Berbérie [le Maghreb] et la Turquie et dont le prix de vente ou la rançon constitue un trésor énorme ! »⁴⁹³. Certains estiment que le nombre de Chrétiens européens ainsi déportés par les Musulmans entre 1530 et 1780 a pu atteindre, et peut-être même dépasser, un million deux cent cinquante mille individus⁴⁹⁴, soit, en moyenne, cinq mille par an ou une quinzaine par jour. En outre, des études récentes⁴⁹⁵, effectuées sur un champ géographique plus méridional, aboutissent à estimer à dix-sept millions d'Africains noirs le nombre de ceux victimes des traites esclavagistes musulmanes [« orientales »] entre les années 650 et 1920, soit, en moyenne, treize mille par an ou une quarantaine par jour.

Et les royaumes noirs eux aussi razziaient leurs voisins pour répondre à leurs propres besoins : « Les razzias devinrent de plus en plus nécessaires et les captifs de plus en plus nombreux au fur et à mesure que les rois [du Soudan, c'est-à-dire, littéralement, du « pays des Noirs »] menaient des guerres de conquête plus agressives. Seules les ventes des captifs leur permettaient d'entretenir d'importantes forces armées car la cavalerie coûtait d'énormes sommes d'argent. Au Mali, au temps où Ibn Battuta visita le royaume, en 1352-1353, les quelques dix mille chevaux du roi valaient chacun cent mitkhâls d'or⁴⁹⁶. [...] dans les années 1500, dans le Bornou, un cheval valait quinze ou

⁴⁹⁰ FABRI Félix, *Voyage en Egypte*, 1480-1483, in HEERS Jacques, « Les négriers en terre d'Islam », Perrin, Paris, 2001, p. 24.

⁴⁹¹ HAEDO (de) Diego, *De la captivité en Alger*, Adolphe Jourdan, Alger, 1911, p. 95.

⁴⁹² Petits vaisseaux de cette époque, inférieurs aux galions.

⁴⁹³ HAEDO (de) Diego, *De la captivité en Alger*, op. cité, p. 97.

⁴⁹⁴ DAVIS Robert C., *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans*, éd. Jacqueline Chambon, Paris, 2006, p. 56.

⁴⁹⁵ PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Gallimard, Paris, 2004, et *Quelques vérités gênantes sur la traite des Noirs*, in « L'Expansion » du 29 juin 2005.

⁴⁹⁶ Le mitkhâl, en particulier aux XIV et XV^{èmes} siècles, constituait une sorte d'« étalon-or » de l'époque pesant 4,6 grammes de poudre d'or qui servait de base à la convertibilité des

vingt esclaves. Pour simplement répondre à ces besoins, les razzias portaient sur plusieurs milliers de captifs par an et le roi, effectivement, avait "comme principal revenu les incursions [...] pour ramasser des esclaves qui lui servaient d'une part à payer ses dettes aux marchands arabes et d'autre part à se ravitailler en chevaux"⁴⁹⁷ »⁴⁹⁸. Cette traite interne entre royaumes africains aurait réduit en esclavage près de quatorze millions de personnes⁴⁹⁹.

Emanation des sociétés et des cultures qui les ont éduqué, les hommes de l'Eglise chrétienne analysaient l'esclavage – autant que l'affranchissement de l'esclavage – comme un simple fait juridique élémentaire, quasiment une institution, comme l'une de ces réalités intangibles de l'existence validées par un long et constant passé. L'Ancien Testament considérait l'esclavage, omniprésent dans ses livres, comme allant de soi. Dans ce courant, le troisième concile de Latran, en 1179, condamna à l'esclavage ceux qui aidaient les disciples de l'Islam, usuellement désignés sous le terme générique de « Sarrasins ». Cinquante ans plus tard, en 1226, dans le mouvement de codification des traditions émergeant à l'époque, la légitimité de l'esclavage fut incorporée dans le *Corpus Iuris Canonici* promulgué par le pape Grégoire IX (1145-1241), qui restera la loi de l'Eglise jusqu'en 1913⁵⁰⁰. Dans cette chartre fondamentale, les juristes en droit canon, faisant œuvre pionnière, limitèrent strictement la source de l'esclavage à quatre causes génératrices : la volonté personnelle (celui qui se vend lui-même en sujétion), la filiation directe (l'enfant d'une mère esclave), le crime (le condamné à une peine infamante et privative de liberté) et la guerre (le captif saisi par le parti vainqueur)⁵⁰¹. Propriété de celui qui avait ainsi le droit de lui dénier sa liberté, l'esclave pouvait être cédé – vendu, échangé ou donné – ou affranchi par son maître. Mais, si l'Eglise admettait l'institution de l'esclavage, elle n'en intervenait pas moins pour protéger l'esclave et améliorer son état : en 1435, au tout début de la traite triangulaire occidentale⁵⁰², le pape Eugène IV (1383-1447), par la bulle *Sicut dudum*, interdit sous peine d'excommunication la capture, la vente et la réduction en servitude des habitants des îles Canaries baptisés ou catéchumènes ; en 1537, le pape Paul III (1468-1549) condamna fermement

différentes monnaies ouest-africaines, et valait aussi, selon celles-ci, entre 300 et 3000 cauris.

⁴⁹⁷ LEON L'AFRICAIN, p. 471 à 480, in HEERS Jacques, « Les négriers en terre d'Islam », Perrin, 2003, Paris, p. 279.

⁴⁹⁸ HEERS Jacques, *Les négriers en terre d'Islam*, op. cité, p. 67.

⁴⁹⁹ PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, in « L'Expansion » du 29 juin 2005.

⁵⁰⁰ Dans les faits, elle était totalement abandonnée et inopérante depuis près d'un siècle.

⁵⁰¹ Il ne s'agit que de la « guerre juste » selon la définition de l'Eglise, qui répond à quatre conditions : elle doit procéder de la volonté du souverain légitime ou d'un appel du Pape ; elle doit consister à protéger la patrie ou à recouvrer un bien volé ou un droit spolié, c'est-à-dire à répondre notamment à l'agression ou à la violence d'autrui, matérielle ou spirituelle ; elle doit bannir absolument les violences injustifiées ; elle doit préserver les religieux. Elle frappe essentiellement les ennemis de la Chrétienté.

⁵⁰² Traite qui aurait déporté environ onze millions d'Africains, essentiellement vers les Amériques, entre 1450 et 1867.

l'asservissement sans cause des Indiens d'Amérique du Sud, réprobation répétée par le pape Urbain VIII (1568-1644) en 1639, puis en 1741 par le pape Benoît XIV (1676-1758) pour les autochtones du Brésil. Plusieurs autres pontifes stigmatisèrent les excès du commerce international des esclaves. Dès l'époque de la colonisation espagnole de l'Amérique du Sud, de fortes oppositions s'étaient manifestées contre le système de l'*encomienda*⁵⁰³ instauré outre-mer. Les Dominicains se trouvèrent à la pointe de ce combat d'idées, en particulier Bartolomé de Las Casas vers le milieu du XVI^{ème} siècle. La question du droit des Espagnols à dominer les indigènes du Nouveau Monde par droit de conquête devint alors un sujet moral majeur qui provoqua en 1550 et 1551 un débat national durant lequel, selon le souhait de Charles Quint lui-même, des juristes, des théologiens et de hauts fonctionnaires de la Couronne débattirent « de la manière dont devaient se faire les conquêtes dans le Nouveau Monde, suspendue par lui [le Roi], pour qu'elles se fassent avec justice et en sécurité de conscience »⁵⁰⁴. Ce fut la *Controverse de Valladolid* qui inspira les *Nuevas Leyes America* destinées notamment à préserver les Indiens des exactions des colons et de l'esclavage.

Cette philosophie s'affirmera et s'étendra à toute la Chrétienté pour aboutir au bannissement final de l'esclavage au XIX^{ème} siècle.

Au XV^{ème} siècle, pour y revenir, l'Eglise considérait, tout comme l'Islam sur ses terres, qu'il n'existait que deux catégories d'humains : les Croyants et les païens ou Infidèles : l'Ecriture, sous la plume de saint Marc, notamment, énonçait « Celui qui croira et sera baptisé sera sauvé, celui qui ne croira pas sera condamné »⁵⁰⁵. En foi de quoi, le pape Innocent III (1160-1216) proclama en 1208 : « Nous croyons que, en dehors de l'Eglise une, sainte, romaine et catholique, nul ne peut être sauvé », ce que confirma solennellement le pape Eugène IV (1383-1447, pape en 1431) en 1442 au concile de Florence : « [La sainte Eglise romaine] croit fermement, professe et prêche que personne en dehors de l'Eglise catholique, non seulement les païens, mais aussi ni les Juifs, les hérétiques ou les schismatiques, ne peuvent participer de la vie éternelle ; mais ils iront dans "le feu éternel préparé pour le Diable et pour ses anges" (*Matthieu 45,23*), à moins que, avant la fin de leur vie, ils ne soient reçus dans l'Eglise ». Les ennemis de la Foi – des criminels de la pire espèce puisqu'ils agressent Dieu Lui-même –, en premier lieu les Sarrasins, pouvaient légitimement être détruits ou réduits en esclavage. La bulle *Romanus pontifex*, publiée en 1453⁵⁰⁶, l'année de la prise de Constantinople par les Turcs, était

⁵⁰³ L'« encomienda » était un système appliqué dans toutes les colonies des Espagnols, consistant à regrouper les indigènes en communautés qu'ils contraignaient à travailler dans les champs ou les mines saisis par la Couronne par droit de conquête. De fait, le ou les colons qui les encadraient disposaient des terres, pour une bonne part, à leur profit. Il ne s'agit pas ici d'esclavage imposant les conséquences juridiques, sociales et familiales que ce « non-statut » entraînait, mais plutôt de pseudo-servage ou plus exactement de travail forcé. Ces regroupements avaient aussi pour objet de faciliter l'évangélisation des Indiens.

⁵⁰⁴ http://www.lettres-histoire.ac-aix-marseille.fr/Docs/La_controverse_de_valladolid.pdf

⁵⁰⁵ Marc 16,16.

⁵⁰⁶ La date de la bulle *Romanus pontifex* est incertaine : 8 janvier 1453, 1454 ou 1455.

explicite en cela : « [...], pour la défense et l'augmentation de la Foi, il convient de persécuter et faire disparaître ceux-ci [les Sarrasins et autres Infidèles] ainsi que leurs royaumes et leurs habitations, même si ceux-ci sont situés dans des régions lointaines qui nous sont encore inconnues ». Pour ce faire, le pape Nicolas V (vers 1398-1455, pape en 1447), humaniste réputé et brillant donna « la libre et ample faculté [...] de soumettre tous les Sarrasins et autres ennemis du Christ n'importe où [...] et de réduire leur personne à la captivité perpétuelle »⁵⁰⁷. Il approuvait ainsi la destruction des Musulmans, et accessoirement des autres Infidèles – y compris les schismatiques tels que les Orthodoxes depuis 1054 –, qui, refusant le baptême de Rome, déclaraient expressément leur hostilité à Dieu. C'était clairement une déclaration de guerre de la Chrétienté à l'Islam conquérant, dans le conflit, de plus en plus âpre, engagé entre les deux religions depuis cinq siècles, et porté à son paroxysme par le désastre de Constantinople tombée en 1453 sous la domination musulmane, verrou stratégique ouvrant l'Europe à l'Asie. Parallèlement, cette autorisation papale faisait directement écho aux prescriptions du Coran à l'encontre des autres « gens du Livre », en particulier au verset 4 de sa sourate 47, ordonnant aux Musulmans depuis le VII^{ème} siècle « mettez à mort les Infidèles, lorsque vous les aurez affaiblis par le carnage, réduisez le reste en esclavage ».

Le combat, la capture et l'asservissement des disciples de l'Islam, quels qu'ils soient, concouraient, de façon active et célébrée, à l'idéologie de croisade contre les ennemis du Christ, qui perdurait dans le monde chrétien depuis le XI^{ème} siècle. Ce ne fut qu'en 1683 que l'expansion turque vers l'Occident, poursuivie depuis six siècles, se brisa devant Vienne. L'archétype du « miles Christi », du chevalier, soldat du Christ, et le sentiment de l'extrême dignité qui le revêtait à travers toute l'Europe, imprégnaient toujours les consciences de l'époque.

Les esclaves sur les galères de France étaient tous désignés sous le terme générique de « Turcs ». Pour l'essentiel cette communauté se composait de Barbaresques prisonniers de guerre, saisis en mer ou sur les côtes qu'ils tentaient de razzier. Une partie d'entre eux provenaient aussi des opérations menées par les escadres françaises sur les rivages du Maghreb contre les bases des pirates et corsaires barbaresques. Certains provinrent des marchés d'esclaves. L'achat et la vente d'esclaves musulmans ou chrétiens étaient considérés comme un commerce comparable à tout autre, pratiqué autant par des négociants privés que par des agents des Etats, « la réprobation morale qui frapperait de nos jours les tenants d'un pareil trafic ne jouait [alors] visiblement pas »⁵⁰⁸. Les principaux centres de cette pratique en terre chrétienne se trouvaient alors à Candie, Majorque, Gênes, Venise et Livourne. A Malte aussi

⁵⁰⁷ Il convient de noter que le terme d' « esclavage » (en latin « servitium » ou « servitus » ou « servitudo ») n'est pas utilisé dans la rédaction de la bulle, mais l'expression « ad dictum » c'est-à-dire « en captivité ».

⁵⁰⁸ BOYER Pierre, *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*, in « Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée », op. cité, p. 58.

– l’Ordre se considérait en état de guerre perpétuelle contre l’Islam – où la cession des prisonniers musulmans capturés lors des campagnes (les « caravanes ») de ses galères, conformément à la doctrine papale, finançait son effort de guerre contre les Barbaresques et les forces armées des sultans ottomans, et permettait également de racheter ou d’échanger des esclaves chrétiens. Le Grand Inquisiteur de Malte, cependant, s’opposait formellement au départ de l’île de captifs musulmans convertis au Christianisme⁵⁰⁹.

Il y eut exceptionnellement quelques « Turcs » originaires de pays non musulmans⁵¹⁰ qui, pour un temps, ramèrent sur les galères de France : des Russes, des Grecs, des Maltais, des Slaves du sud, des Polonais, quelques Espagnols et Italiens. Cette situation répondit à des causes très diverses :

- Des *Russes*, *Polonais*, *Slaves du sud* de confession romaine avaient été initialement capturés soit par les forces turques en guerre, soit par les Tartares islamisés qui razziaient les agglomérations de la frontière ukrainienne. Passés de trafiquant en trafiquant, ils avaient été vendus comme esclaves turcs – c’est-à-dire musulmans –, et certains finalement échouèrent sous cette appellation dans les vogues des galères de France. Nicolas Arnoul, intendant des galères de 1665 à 1674, réagit contre cette servitude sans cause, qui ne perdura que de 1672 à 1674.
- Différente apparaissait la situation des *Grecs*, sujets du sultan à cette époque, considérés de ce fait comme « demi-Turcs » et schismatiques.
- Les « *Maltais* » étaient des fils d’esclaves nés à Malte, et donc esclaves eux-mêmes par filiation suivant les règles séculaires en ce domaine.
- L’origine des *Espagnols* et des *Italiens* reste imprécise ; il se pourrait qu’ils aient été initialement condamnés pour crimes de droit commun.
- Quelques *Noirs* apparurent aussi, peu de temps, victimes, pour la plupart d’entre eux, du trafic des marchands d’esclaves arabes opérant en Afrique noire, et donc vendus sous l’étiquette d’« esclaves turcs ». Il fut aussi question de quelques *Indiens* envoyés de Nouvelle France sur la demande de Colbert. Il ne s’agissait pas ici d’esclavage mais plutôt de travail forcé, les Indiens étant susceptibles, semble-t-il, d’occuper à bord des galères une sorte d’emploi de bonnevogliés. L’expérience tourna court dès le premier essai, de même qu’il n’y eut pas durablement d’ enrôlement de Noirs dans les chiourmes françaises.

Une galère ordinaire devait compter en théorie une cinquantaine de « Turcs » dans les années 1680-1690, effectif qui ne fut jamais atteint dans l’ensemble de la flotte. Dans la période allant de 1680 à 1696, deux mille quarante Turcs furent immatriculés sur les registres des galères⁵¹¹, soit en moyenne cent vingt

⁵⁰⁹ ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, op. cité, p. 49.

⁵¹⁰ BOYER Pierre, *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*, in « Revue de l’Occident musulman et de la Méditerranée », op. cité, p. 64 et 65.

⁵¹¹ Ibidem, p. 55.

sept par an.

Ils occupaient généralement les places de vogues-avants, à l'extrémité interne des rames, emplois de responsabilité majeure, surtout pour les espaliers dont dépendait le bon fonctionnement de la vogue.

La diminution de leur effectif s'amorça dans les dernières années du XVII^{ème} siècle, et s'accéléra dès le début du siècle suivant, du fait, à la fois, de la réduction du nombre des galères et de la maturation intellectuelle et morale des milieux influents de la société française.

♦ *Les forçats*

Chaque époque a sa conscience, et celle d'aujourd'hui est, d'évidence, bien éloignée de ce qui prévalait dans la société française il y a près de trois siècles un quart. Il est difficile, parfois même illusoire, de parvenir à comprendre les mentalités et comportements de communautés ancestrales aussi soucieuses et convaincues d'être dans le Vrai et dans le Bien que le sont les moralistes de notre époque. Les Lumières et la Révolution ont provoqué des ruptures fondamentales dans notre Histoire autant que dans nos modes de pensée. Nous sommes à présent presque aussi étrangers au système de valeurs et aux mœurs correspondantes de nos compatriotes du XVII^{ème} siècle qu'à la culture d'une tribu vivant actuellement dans quelque lieu éloigné de la Yakoutie ou de la forêt brésilienne. Tout comme pour l'esclavage au paragraphe précédent, il convient donc de tenter un peu d'« ethnologie historique » pour approcher le système pénal en vigueur sous Louis XIV, système ajusté aux caractéristiques de son temps, à un moment ponctuel de l'évolution de l'Institution judiciaire.

L'époque considérée était encore dominée par la rudesse des mœurs et la brutalité des comportements, par une violence ordinaire qui sévissait partout, sur les routes comme dans les villes. La violence et la mort constituaient alors des caractéristiques ordinaires de l'existence, dans la guerre bien sûr, mais aussi dans la vengeance privée, pour voler ou favoriser une ambition ou une entreprise disputée, ou même pour assouvir un besoin. La mort étant omniprésente, la valeur de la vie était réduite à peu de chose et l'intégrité physique à rien. Dans cette forme de barbarie résiduelle, le roi, sacré, était, par essence, garant de l'ordre. Il lui appartenait de sanctionner, et, conformément aux principes coutumiers alors, il combattait le feu par le feu, la violence par une violence plus redoutable encore. Le titre XXV des *Sentences, jugements et arrêts* de l'ordonnance de 1670, relative aux matières criminelles, énonçait les tortures à ordonner pour obtenir des aveux, et la hiérarchie des peines à appliquer par les juges : « Après la peine de mort, la plus rigoureuse est celle [...] des galères perpétuelles, du bannissement perpétuel, des galères à temps [...] ». Viennent ensuite le fouet, l'amende honorable et le bannissement à temps, certaines de ces sanctions pouvant être cumulées. Sauf pour les forfaits majeurs, les textes royaux ne définissaient souvent pas les éléments constitutifs des délits et des crimes avec les sanctions qui leur correspondaient. Les

premières lois pénales détaillées et explicites ne viendront qu'avec la Révolution. Les magistrats de la fin du XVII^{ème} siècle disposaient d'un « pouvoir arbitraire », c'est-à-dire qu'ils pouvaient arbitrer entre les peines énoncées dans l'ordonnance de 1670, choisir celle qui leur paraissait la plus juste au regard des circonstances ayant entouré l'acte répréhensible. Il n'était pas dans l'esprit du peuple de douter d'un jugement, de sa justesse ou de sa sévérité : l'Institution judiciaire bénéficiait d'une sorte d'infailibilité de principe puisqu'il s'agissait de la Justice du roi, justice d'essence divine déléguée au roi.

La sélection de la peine appliquée n'intégrait en rien un projet rédempteur pour le délinquant : il n'était pas question pour lui de rachat ni d'expiation, la sanction ne sachant effacer la faute. La rédemption était l'affaire de Dieu, dans l'autre monde. La Justice des hommes était imperméable à la pitié, impitoyable parce qu'elle n'attendait rien d'un coupable, elle n'avait pour seule vocation que de prémunir la société de cette engeance pernicieuse : « On chercherait en vain dans les textes de Vincent de Paul [nommé aumônier réal des galères en 1619]⁵¹² ou de ses apologistes la moindre lecture sociale de la délinquance. La charité n'était nullement la contestation de l'ordre social et politique, mais, au contraire, un des moyens de la garantir. [...] Vincent de Paul fit surtout entrer l'espérance sur les galères en rappelant aux forçats que tous criminels qu'ils étaient, Jésus Christ les aimaient encore »⁵¹³. La sélection de la peine par les magistrats n'était pas influencée par une notion de responsabilité plus ou moins grave et consciente du délinquant, ce choix ne dépendait que de leur appréciation du risque que la société encourrait à cause de ce membre corrompu. Comme aujourd'hui, voler du pain en période de disette suscitait la compassion personnelle des juges, mais celle-ci s'attachait à la victime et non au délinquant passible d'une sanction dont la sévérité, au sein de la hiérarchie des peines, se trouvait fortement aggravée au regard des circonstances du méfait. Voler du blé, de la viande ou des fruits, surtout en période de pénurie et quand ceux-ci se font rares, ou créer quelque désordre supplémentaire en temps de crise était particulièrement répréhensible. Et quand la victime était le roi, lieutenant de Dieu dans son royaume, la peine devait correspondre à la sanction de l'infamie la plus ignominieuse. Plus l'acte reproché était considéré comme dangereux pour l'ordre, plus la proscription de son auteur s'avérait capitale. La mort, les galères, le bannissement, qui retranchaient les coupables de la société, procédaient de cette logique qui devait, en outre, constituer un exemple frappant pour tous ceux qui pourraient être tentés de faillir à leurs devoirs, de dégrader, pervertir, profaner les normes sociales, politiques et religieuses assurant la cohésion du Royaume. La sanction devait les frapper d'effroi : « Un point important [...] est celui de l'exemplarité des peines : les châtiments sont terribles et visent spécifiquement à effrayer les "méchants" pour les dissuader de commettre un crime. Cet impératif de dissuasion [est] sempiternellement

⁵¹² Saint Vincent de Paul (1576-1660) fut considéré comme le défenseur des galériens, des paysans les plus pauvres et des enfants trouvés. Sa canonisation date de 1737.

⁵¹³ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 131.

rappelé dans tous les textes [...]. On voit ainsi que la Justice pénale de l'Ancien régime, à travers les supplices, ne relevait pas d'un triste sadisme visant à faire souffrir autant que possible un condamné : il s'agissait avant tout de faire peur, de terrifier, d'écœurer, pour dissuader ».⁵¹⁴ La sévère discipline appliquée à bord des galères, en particulier aux forçats, procédait des mêmes principes.

Dans cette optique, la condamnation aux galères – les premières furent antérieures à l'avènement de Charles IX en 1560 – constituait une peine infâmante qui atteignait le malfaiteur dans son honneur, et afflictive en le privant de la liberté et disposant de son intégrité physique. Prononcée pour un temps déterminé, elle frappait le noble de dérogeance, interdisait à jamais de témoigner en Justice, de prêter serment, de recevoir un bénéfice ou un office, de séjourner à Paris comme en tout lieu où résidait le roi. Prononcée à perpétuité, elle condamnait, de surcroît, le criminel à la mort civile, tout comme le bannissement : elle lui retirait toute faculté de tester, d'hériter, d'agir en Justice ; elle le dépouillait de tous ses biens, son patrimoine étant aussitôt confisqué ; elle ouvrait pour son épouse le droit d'obtenir la restitution de sa dot et le paiement de son douaire.

Le condamné aux galères était perdu pour sa famille et pour la société, il n'existait plus que pour le roi qui, pour afficher sa possession, le faisait marquer sur la joue d'une fleur de lys, remplacée plus tard par les lettres « GAL » imprimées à l'épaule. Il devenait ainsi l'esclave de l'Etat. Dans ce sens, les galères constituaient des auxiliaires de Justice, approuvées comme tels par la Cour et par les peuples de l'époque. Personne alors ne pensa jamais à remettre en cause cette institution : « [...] quelques uns [des galériens], l'œil fixe et le front audacieux, semblaient défier le mépris, mais la plupart, la tête penchée, les yeux baissés, le front pâle et humilié, craignaient de lire dans les regards toute l'horreur qu'on a pour eux »⁵¹⁵. Marc Vigie, dans *Les galériens du roi*⁵¹⁶ peut conclure : « Ce système était assuré du consensus de l'opinion, flattée par le spectacle de la puissance du Roi et tranquillisée par celui de la punition des mauvais sujets ».

La sévérité de la condamnation aux galères doit être aussi mise en perspective de ce qu'était l'univers carcéral ordinaire en France au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles. Les détenus dans les prisons survivaient entassés, souvent immobiles, dans des geôles étriquées, obscures et délétères, sans air et ruisselantes d'eau pour peu qu'elles fussent souterraines. Les murs et le sol, couvert de boue ou de paille pourrie et de déjections, grouillaient de vermine. La misère physiologique y était épouvantable, et la mortalité à l'avenant. Les prisonniers s'y décomposaient littéralement, perdant d'abord leurs dents et leurs ongles : « Représentez-vous des hommes qu'on mène de cachot en cachot, qui

⁵¹⁴ CARBASSE Jean-Marie, *Histoire du droit pénal et de la Justice criminelle*, éd. PUF, Paris 2000. Commentaires sur <http://nebalestuncon.over-blog.com/article.16031365.html>

⁵¹⁵ MILLIN Aubin-Louis, *Antiquités nationales ou recueil de monumens pour servir à l'histoire générale et particulière de l'Empire français [...]*, tome II, éd. Drouhin, Paris, 1791.

⁵¹⁶ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 59.

traînent du corps, qui n'ont que les os et la peau étendue dessus ; nos visages font compassion, blancs comme du plâtre, la barbe aussi longue que les cheveux, pleins de poux et de punaises qui achèvent de nous ronger »⁵¹⁷.

Jusqu'au XVII^{ème} siècle, les chiourmes étaient généralement constituées, en majeure partie, de rameurs volontaires (bonnevogliés) et d'esclaves. A Athènes, durant de longs siècles, comme à Venise plus tard, les rameurs furent des hommes libres.

Ce n'est qu'au XV^{ème} siècle que la Sérénissime commença à utiliser une vogue servile. En 1602, Henri IV ordonna d'envoyer aux galères à perpétuité les condamnés à mort, sauf crime particulièrement atroce. Avec le développement des escadres ordonnées par Colbert, le champ des méfaits passibles non plus de mort mais de condamnation aux galères fut élargi. A l'apogée des galères de France, dans les années 1680-1700, la chiourme d'une galère ordinaire était composée de contrebandiers, de déserteurs, de condamnés venant de la criminalité « ordinaire », et de rebelles :

- La population des *contrebandiers* était en grande majorité composée de faux sauniers, ceux qui pratiquaient la contrebande du sel pour faire échec au paiement de la gabelle. A l'origine ce terme de gabelle (de l'arabe « kabala » : taxe) s'employait dans le sens d'une contribution fiscale, d'impôt qui s'appliquait à toutes sortes de biens : gabelle de vin, de drap, de blé. A partir du XIV^{ème} siècle, ce mot désigna particulièrement la taxe sur le sel, dont l'origine remonte à la Rome antique.

Ce produit était indispensable depuis les temps les plus reculés pour conserver les aliments dans des salaisons, viandes et poissons. Sa vente fut érigée en monopole royal, et son prix de cession augmenté du montant de la gabelle. D'abord temporaire à partir de Saint-Louis (1214-1270), cette taxe devint permanente sous Philippe IV le Bel (1268-1314), et ne cessa de s'alourdir jusqu'à devenir l'un des impôts les plus contestés de l'Ancien Régime. Il représentait sous Louis XIV environ 6% des revenus de la Couronne, un apport, donc, très significatif au budget de l'Etat.

De plus, le coût d'achat du sel n'était pas uniforme dans tout le Royaume car la gabelle fluctuait selon les régions du fait de leurs « coutumes » propres, legs de lointaines conventions répondant à des circonstances historiques particulières. Aux termes de l'ordonnance de mai 1680 *sur le fait des Gabelles*, le Royaume était divisé en six zones répondant schématiquement aux spécificités suivantes :

- Les *pays de grande gabelle* où la taxe était la plus élevée de France, et les habitants contraints, chaque année, d'acheter une quantité minimum de sel. La contribution indirecte s'était transformée, de fait, en un

⁵¹⁷ TOURNIER Gaston, *Les galères de France et les galériens protestants des XVII et XVIII^{èmes} siècles*, tome 1, publication du Musée du Désert en Cévennes, Mialet (impr. Coueslant à Cahors), 1943, p. 112.

véritable impôt direct : Normandie, Champagne, Picardie, Ile-de-France, Maine, Anjou, Touraine, Orléanais, Berry, Bourbonnais.

- Les *pays de petite gabelle* redevables d'un impôt identique à celui payé dans les pays de grande gabelle, mais où la consommation était libre : Dauphiné, Vivarais, Gévaudan, Rouergue, Provence, Languedoc.
- Les *pays francs*, exemptés de la gabelle du fait de leur situation sur la façade maritime ou de leurs coutumes (accord à l'occasion de leur rattachement au Royaume, comme la Bretagne) : Artois, Flandre, Hainaut, Bretagne, Basse-Navarre, Béarn.
- Les *pays de salines* : Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Lyonnais, Dombes, Roussillon.
- Les *pays de quart-bouillon* (Cotentin) où le sel était séparé du sable de mer en jetant ce dernier dans de l'eau bouillante où il était brassé puis extrait après qu'il ait ainsi libéré les particules de sel qui s'y attachaient. Mélangées à l'eau, ces cristaux étaient enfin récoltés après évaporation de celle-ci. Les greniers du roi recevaient un quart de cette production en paiement de la taxe.
- Les *pays rédimés* qui avaient acheté leur exemption perpétuelle de cet impôt par un versement forfaitaire et définitif : Poitou, Limousin, Auvergne, Saintonge, Angoumois, Périgord, Quercy, Bordelais, Guyenne.

Plusieurs tentatives d'unification du montant de la gabelle – en 1542, 1639, 1675 – se soldèrent par des échecs, les régions avantagées s'opposant, jusqu'à la révolte, à la perte de leurs privilèges. Un pareil système fiscal qui aboutissait à faire coexister sur deux paroisses voisines – l'une, par exemple, dans le Maine et l'autre en Bretagne – d'énormes disproportions dans le prix du sel, dans un rapport de un à vingt dans certains cas, ne pouvait que susciter une active contrebande. Elle fut particulièrement effrénée aux frontières des pays de grande gabelle et des pays francs.

Cet impôt frappant – cas exceptionnel alors – indifféremment l'ensemble de la population, y compris la noblesse et le clergé, la tendance à la fraude était générale. Mais, « loin de la légende sympathique du contrebandier subtil luttant contre le gabelou⁵¹⁸ détesté, les archives nous apprennent que ces faux sauniers étaient généralement des malfrats redoutables, souvent des soldats déserteurs dangereux, efficaces, ne reculant devant aucune exaction, loin de l'image populaire de Cartouche ou de Mandrin »⁵¹⁹.

Cette contrebande représentait pour l'Etat un manque à gagner dommageable, et, plus grave, constituait un outrage à la Couronne, une rébellion caractérisée à l'encontre de l'autorité du souverain. Les acteurs de cette fraude, vendeurs et acheteurs, volaient le roi. Il s'agissait d'un acte

⁵¹⁸ Agent du fisc qui perçoit la gabelle.

⁵¹⁹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 80.

constitutif du crime de lèse-majesté. L'ordonnance de 1680 énonçait la hiérarchie des sanctions applicables à une pareille forfaiture :

- *Contrebande à pieds et sans arme* : deux cents livres d'amende. En cas de récidive : six ans de galères et trois cents livres d'amende.
- *Contrebande avec bêtes de charge, charrettes et bateaux* : trois cents livres d'amende ou, à défaut de paiement, trois ans de galères. En cas de récidive : neuf ans de galères et quatre cents livres d'amende.
- *Contrebande en groupe important (« avec attroupement ») et en armes* : neuf ans de galères et cinq cents livres d'amende. En cas de récidive : galères à vie.
- *Sanctions pour les femmes*, par ordre de sévérité croissante : amende, fouet, flétrissure, bannissement à perpétuité.
- *Sanction pour les soldats, officiers, employés des institutions de collecte fiscale, et juges convaincus d'avoir participé à une opération frauduleuse relative à la gabelle* : condamnation à mort.

La gabelle fut brièvement abolie entre 1790 et 1806, mais ce n'est qu'en 1945 que fut définitivement supprimé en France l'impôt sur le sel.

Au début des années 1660, les faux sauniers représentèrent environ 10% des condamnations aux galères, pour culminer à un taux de 26% au début du XVIII^{ème} siècle⁵²⁰.

- Les *déserteurs* étaient passibles de la peine de mort car « la désertion est de l'espèce des crimes qui doivent être le moins pardonnés, puisque l'Etat est intéressé à la punition de ceux qui manquent aux engagements qu'ils avaient pris pour sa défense »⁵²¹. Les désertions des engagés réduisaient de moitié leur effectif après quelques mois de service, et de trois-quart au moins à la fin d'une campagne à l'approche de l'hiver⁵²². L'ordonnance du 4 décembre 1684 permit de substituer à la peine de mort celle des galères à perpétuité pour crime de désertion, le roi étant, cependant, susceptible de gracier le forçat si celui-ci se réengageait dans ses troupes. Entre 1685 et 1715, dix sept mille déserteurs furent embarqués à Marseille. Entre 1700 et 1716, le nombre de ceux-ci dans la seule armée de Catinat fut estimé à trente et un mille hommes environ, soit une moyenne de quatre cent trente par mois⁵²³.

Au regard des rudes usages du temps, il convient de remarquer que « lorsque les conseils de guerre envoyaient à Marseille [aux galères] des hommes coupables de délits militaires, il s'agissait d'une mesure de

⁵²⁰ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 81 et 82.

⁵²¹ Ordonnance du 17 janvier 1730, in BRIQUET (de) Pierre, « Code militaire ou compilations des ordonnances des rois de France concernant les gens de guerre », volume II, Rollin fils, Paris, 1741, p. 141.

⁵²² CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 68.

⁵²³ Ibidem, p. 74 et 75.

mansuétude : donner un soufflet à son sergent, s'endormir pendant une faction, voler un mouchoir dans une chambrée [méfait propre à créer désordre et violences au sein d'une même unité] suffisaient, au regard des ordonnances, pour rendre passible du poteau d'exécution »⁵²⁴. Les mutilations qui accompagnaient cette condamnation furent assez peu appliquées : l'amputation du nez réduisait l'efficacité du rameur en gênant sa respiration dans l'effort, et la double flétrissure aux joues, stigmate trop évidente de l'infamie, dégradait la superbe des régiments du roi dans lesquels étaient incorporés les forçats déserteurs qui se réengageaient. Pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697), 38% des condamnations aux galères étaient des déserteurs, 50% au cours de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)⁵²⁵ durant laquelle les désertions réduisirent de 25% l'effectif total des armées françaises⁵²⁶.

- La *criminalité* « *ordinaire* » était représentée par des condamnés en rupture de ban, c'est-à-dire violant une interdiction de séjour ou une assignation à résidence, des vagabonds, des meurtriers, des voleurs et surtout des escrocs, des « parasites sociaux » aussi, populations marginales et troubles constituant des pépinières de délinquants irréductibles et violents.

La Justice de l'Ancien Régime protégeait sévèrement la propriété, tant publique que privée, se montrant particulièrement rigoureuse en cas de vol ou de déprédation de productions de subsistance et d'instruments de travail. Voler des outils, des animaux de charge ou de trait, et même des abeilles exploitées en ruche, par exemple, menait directement aux galères, ainsi que les vols nocturnes, les vols perpétrés avec violences, ceux commis avec des fausses clefs ou par effraction, le pillage d'église et le brigandage sur les grands chemins.

Le « vagabondage » qui constitue à présent un état généralement paisible, mérite quelques explications pour la période considérée ici : « Nous avons de la peine aujourd'hui à nous faire une juste idée du vagabondage pendant toute l'époque féodale, de l'effroi que les mendiants semaient dans des contrées entières, des efforts qu'il fallait faire, des troupes qu'il fallait mettre sur pied pour s'en garantir. En des temps où l'art de parer aux années de disettes était absolument inconnu, où la famine était régulière et périodique, où les gens de guerre vivaient le plus souvent aux dépens de l'habitant, pillant à discrétion les campagnes, le brigandage était une plaie nécessaire et inévitable. Le mendiant devenait aisément vagabond, le vagabond voleur. Il faudrait un gros livre rien que pour écrire l'histoire des bandes qui, sous les noms de Brabançons, de Retondeurs, d'Ecorcheurs, de Cottreaux, de Bandouillers, de Mille Diables, de Guilleris, de Mainades dévastèrent la France, l'Italie, l'Espagne, depuis le douzième siècle jusqu'au dix-septième [...]. Ainsi s'expliquent les sévères ordonnances

⁵²⁴ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, déjà cité, p. 88.

⁵²⁵ Ibidem, p. 85.

⁵²⁶ ZYSBERG André, *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, op. cité, p. 431.

rendues en divers temps contre le brigandage ; [...] celles concernant les vagabonds et les mendiants ne sont pas moins nombreuses [...]. En 1535, ordre [est donné] aux premiers de se retirer au lieu de leur naissance, sous peine de la hart [pendaison]. [...] Sous Charles IX [1550-1574] paraît pour la première fois la peine des galères appliquée aux Bohèmes ; on ne tarde pas à l'étendre au crime de mendicité, car la mendicité est un crime, tous les jurisconsultes antérieurs à la Révolution sont d'accord sur ce point »⁵²⁷. Sous Louis XIV, les mendiants furent passibles de peines allant de l'emprisonnement jusqu'à la condamnation aux galères en cas de récidive (édit du 28 janvier 1687), et la déclaration du 25 juillet 1700 imposa à tout individu valide de trouver du travail sous peine du fouet, du carcan puis des galères⁵²⁸.

Les escrocs étaient aussi débusqués avec vigueur. Les faillis et banqueroutiers frauduleux, les usurpateurs d'identité, les faux témoins, les titulaires d'offices convaincus de malversation ou d'incitation à la corruption, les trafiquants de faux billets de loterie, de fausses lettres de change, de faux contrats, de documents falsifiés d'une façon générale, étaient passibles des galères. Les faux monnayeurs constituaient la catégorie la mieux représentée dans le monde des faussaires. La fabrication de fausse monnaie, tout comme l'élaboration et l'usage de faux dans l'exercice d'une fonction publique, constituaient des crimes de lèse-majesté dont les coupables étaient condamnés à mort. De plus en plus souvent, sous Louis XIV, cette sentence sera commuée en peine des galères à perpétuité. 39% des forçats, en 1685, furent issus de cette criminalité « ordinaire », 21% en 1705, et 60% en 1715. Parmi eux, 20% étaient des meurtriers ou des individus réputés dangereux⁵²⁹.

- Les *rebelles* regroupaient deux communautés distinctes : les responsables de soulèvements contre le Roi, et les Protestants réfractaires à l'édit de Fontainebleau de 1685 abrogeant l'édit de Nantes octroyé en 1598 par Henri IV (1553-1610).
 - Plusieurs *révoltes* marquèrent le règne de Louis XIV, principalement motivées par l'aggravation de la pression fiscale et aussi par les excès des pouvoirs seigneuriaux jugés tyranniques et injustes, parfois encadrées par la petite noblesse locale : révolte du Boulonnais en 1662⁵³⁰, révolte des « Invisibles » dans les Landes en 1663-1665⁵³¹,

⁵²⁷ LOISELEUR Jules, *Les crimes et les peines dans l'Antiquité et dans les temps modernes*, Hachette, Paris, 1863, p. 249 et 250.

⁵²⁸ MILOVANOVIC Nicolas, *Louis XIV, la passion de la gloire*, éd. Ouest-France, Rennes, 2011, p. 120.

⁵²⁹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 89 et 96.

⁵³⁰ La révolte du Boulonnais, ou des « Lustucrus », en 1662, fut provoquée par des impositions contrevenant aux franchises dont bénéficiait la région. Quatre cents rebelles furent condamnés aux galères.

⁵³¹ La révolte des « Invisibles » (1663-1665) contre la gabelle, dans les Landes particulièrement, fut encouragée et encadrée par un noble de la région, Bernard d'Audijos.

révolte du Roure en Vivarais en 1670⁵³², rébellion bretonne des Bonnets Rouges ou « révolte du papier timbré » en 1675, mouvement quercynois des Tards-avisés provoqué en 1707 par une taxe sur les contrats de mariage et ceux de baptême, et soulèvement à caractère religieux des Camisards en 1702-1705 dans les Cévennes⁵³³. Les meneurs furent jugés coupables du crime de sédition, à l'exclusion de Bernard d'Andijos (ou Audijos) qui souleva la Gascogne en 1663, dont Louis XIV reconnut la valeur militaire et fit un colonel de cavalerie. Il mourut du paludisme en défendant Messine contre les troupes espagnoles, en 1677.

- L'insoumission des *Protestants* fit suite à la révocation de l'édit de Nantes qui leur reconnaissait la liberté de culte en France. L'édit de Fontainebleau, signé le 17 octobre 1685, interdisait l'exercice du calvinisme en France, chassait les pasteurs du Royaume, interdisait aux Protestants français de le quitter et ordonnait à ceux qui avaient émigré de rentrer dans un délai de quatre mois sous peine de confiscation de leurs biens. Au début des années 1680, Louis XIV était convaincu que la religion protestante – la Religion Prétendument Réformée (R.P.R.) selon l'expression du temps – n'était plus pratiquée dans son royaume que par un nombre infime d'irréductibles. Il considérait aussi que l'Eglise avait expurgé de ses pratiques les abus fustigés par Luther (1483-1546) et Calvin (1509-1564) au XVI^{ème} siècle. Par ailleurs, il craignait que les derniers fidèles de la R.P.R. constituent en France, par solidarité religieuse, un foyer de sympathie envers des Etats adverses protestants tels que l'Angleterre et les Provinces-Unies. Au sein du Royaume, les Français dans leur quasi-totalité n'avaient jamais accepté la coexistence de deux religions. La conviction générale tendait à considérer que, dans son principe même, la liberté de conscience constituait une intolérable impiété. C'était là une félonie envers Dieu qui plaçait le Royaume à la limite du schisme. Louis XIV revenait donc à une unicité religieuse qui régnait dans tous les autres Etats d'Europe : aux termes du traité de paix d'Augsbourg de 1555, confirmé par celui de Westphalie en 1648, les princes pouvaient librement décider de la religion – catholique ou protestante – confessée par leurs vassaux et par les peuples soumis à leur souveraineté, principe qui sera résumé par la formule « *cujus regio, ejus religio* » : tel prince, telle religion.

De surcroît, l'un des serments prononcé par le Roi lors de son sacre l'engageait à bannir les hérétiques : « Outre, je tacheray à mon pouvoir en bonne foy, de chasser de ma jurisdiction et terres de ma sujétion,

⁵³² La révolte du Roure (ou de Roure) en Vivarais fut provoquée par de nouvelles impositions sur la vente des chapeaux, des souliers, des chemises, et sur les salaires versés aux journaliers. Elle fut encouragée et encadrée par un noble de la région, le baron Antoine du Roure.

⁵³³ La guerre des Camisards dans les Cévennes (1702-1705) résulta de la révolte de Protestants contre les conséquences de la révocation de l'édit de Nantes.

tous hérétiques dénoncez par l'Eglise : promettant par serment de garder tout ce qui a esté dit. Ainsi Dieu m'ayde, et ces Saints Evangiles de Dieu »⁵³⁴. Ce serment, ajouté aux rites du sacre en 1215, visait les Cathares, mais, à la fin du XVII^{ème} siècle, la transposition de cette exclusion sur les protestants semblait naturelle et légitime.

Dans ce contexte, l'abrogation en 1685 de l'édit de Nantes par celui de Fontainebleau fut accueillie avec enthousiasme par quasi-totalité de la population française catholique, et non seulement par les dévots. Les intellectuels les plus illustres de l'époque la célébrèrent, tels que Fénelon, La Bruyère, La Fontaine, madame de Sévigné qui écrivit à Bussy-Rabutin le 28 octobre 1685 : « Vous avez vu, sans doute, l'édit par lequel le Roi révoque celui de Nantes. Rien n'est si beau que tout ce qu'il contient, et jamais aucun roi n'a fait et ne fera rien de plus mémorable »⁵³⁵. Charles Perrault, dans son *Siècle de Louis le Grand* écrivit :

« Instruit d'où vient en lui cet excès de puissance,
Il s'en sert plein de zèle et de reconnaissance,
A rendre à leur bercail les troupeaux égarés
Qu'une mortelle erreur en avait séparés,
Et par ses pieux soins l'Hérésie étouffée
Fournit à ses vertus un immortel trophée »⁵³⁶.

Bossuet, s'adressant à Louis XIV pendant qu'il prononçait l'éloge funèbre du chancelier Le Tellier, le 25 janvier 1686, proclama : « Poussons jusqu'au ciel nos acclamations et disons à ce nouveau Constantin, à ce nouveau Théodose, à ce nouveau Marcien, à ce nouveau Charlemagne [...] ce que les six cents Pères dirent autrefois dans le concile de Chalcédoine⁵³⁷ : vous avez affermi la Foi, vous avez exterminé les hérétiques, c'est le digne ouvrage de votre règne ». L'édit de Fontainebleau, qui provoqua des conséquences dommageables pour la France, particulièrement dans le domaine économique, fut probablement la décision la plus populaire prise par Louis XIV. Le pape Innocent XI (1611-1689) lui fit parvenir un « témoignage authentique d'éloges ».

Juridiquement, la religion protestante, en elle-même, ne fut pas alors interdite en France. Les partisans de cette confession pouvaient y demeurer et se dire adeptes du culte réformé. La proscription portait sur sa pratique publique ou en réunion. L'article douze, et dernier, de l'édit

⁵³⁴ CORNETTE Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 259.

⁵³⁵ SEVIGNE (de) Marie (de Rabutin-Chantal, marquise), *Correspondance*, tome III, Jacqueline et Roger Duchêne, Paris, 1978, p. 239.

⁵³⁶ Cité dans *Architecture et Beaux-Arts à l'apogée du règne de Louis XIV*, tome 2, année 1685, « Collection de documents inédits sur l'histoire de France [...] » sous la direction de Thierry SARMANT et Raphaël MASSON, éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS), Paris, 2009, p. X.

⁵³⁷ Concile tenu en 451, à proximité de Constantinople, convoqué par l'empereur Marcien.

de Fontainebleau stipulait : « Pourront au surplus lesdits de la R.P.R., en attendant qu'il plaise à Dieu de les éclairer comme les autres, demeurer dans les villes et lieux de notre royaume, pays et terres de notre obéissance, y continuer leur commerce et jouir de leurs biens sans pouvoir être troublés ni empêchés sous prétexte de ladite R.P.R., à condition, comme il est dit [dans le présent édit], de ne point faire d'exercice ni de s'assembler sous prétexte de prières ou de culte de ladite religion de quelque nature qu'il soit, sous les peines [...] de confiscation de corps et de biens »⁵³⁸. Les Protestants rebelles aux instructions royales, les « opiniâtres » selon le qualificatif qui leur était appliqué, étaient donc passibles de la prison. La peine des galères n'était prononcée, aux termes de l'article dix de l'édit de Fontainebleau, que pour ceux, sujets du roi de France, qui s'efforçaient de se soustraire à son autorité en cherchant à rejoindre un Etat étranger : « Faisons très expresses et itératives défenses à nos sujets de ladite R.P.R. de sortir, eux, leurs femmes et enfants, de notre dit royaume sous peine de galères pour les hommes, et de confiscation de corps et de biens pour les femmes ». C'est cet article dix qui provoqua de violentes réactions d'hostilité parmi les Cours protestantes d'Europe car si chaque prince pouvait décider de la religion de ses peuples, aux termes des traités d'Augsbourg et de Westphalie, ces textes prévoyaient aussi expressément que les sujets en désaccord avec la religion choisie avaient le droit d'émigrer.

Marc Vigie dans *Les galériens du roi*, évalue la proportion des Protestants dans les chiourmes au plus fort de la répression contre les opiniâtres fugitifs à 7% environ pour descendre rapidement à moins de 4% dans le cours de la décennie 1690⁵³⁹.

♦ *Composition de la chiourme*

Selon André Zysberg dans *Galères et galériens en France à la fin du XVII^{ème} siècle*⁵⁴⁰, les principaux motifs de condamnation des forçats arrivés à Marseille furent les suivants :

	Entre mai 1685 et février 1690		Entre juillet 1703 et juin 1708	
	Nombres	%	Nombres	%
Désertions et crimes militaires	1 878	36,27	2 357	47,50
Criminalité « ordinaire »	1 886	36,42	1 035	20,86

⁵³⁸ Cependant, dans la logique de l'édit de révocation de 1685, une active politique de conversion fut menée par l'administration royale et l'Eglise.

⁵³⁹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 102.

⁵⁴⁰ ZYSBERG André, *Galères et galériens en France à la fin du XVII^{ème} siècle, une image du pouvoir royal à l'âge classique*, in « Criminal justice history: an International Annual », 1980, volume 1, p. 76 à 79.

Protestants	573	11,07	149	3,00
Faux saunage	521	10,06	1 294	26,08
Motifs inconnus	320	6,18	127	2,56
Total	5 178	100,00	4 962	100,00

Schématiquement, en regroupant les effectifs et ratios relatifs aux différentes origines composant les chiourmes, mentionnés dans les paragraphes ci-dessus, la composition moyenne d'une chiourme de galère ordinaire des années 1685-1695 peut être approchée de la façon suivante, sachant bien que ces répartitions fluctuaient en fonction des événements marquant le Royaume (crise économique, révolte, guerre, etc.) :

	Nombre estimé	% sur total forçats	% sur total chiourme
Criminalité financière et économique (majoritairement faux sauniers)	34	20%	15%
Criminalité militaire (essentiellement désertions)	63	36%	28%
Criminalité « ordinaire » (coupables de meurtres ou violences aggravées 13)	65	37%	29%
Rebelles et insoumis (essentiellement Protestants)	9	5%	4%
Divers	3	2%	1%
Sous-total forçats (dont 15 de réserve)	174	100%	77%
Esclaves	51		23%
Total de la chiourme	225		100%

□ *L'argousin, le sous-argousin et les pertuisaniers*

L'argousin – comme le sous-argousin – était un officier de maistrance ordinaire. Représentant du système pénitentiaire, principalement affecté à la surveillance de la chiourme, il dirigeait la police intérieure de la galère. Il n'assumait aucun rôle dans la navigation. Il s'occupait, jour et nuit, de la discipline, des chaînes et des manilles de la chiourme qu'il devait aussi contraindre à se laver et à changer de vêtements en application du règlement en la matière. Il lui appartenait encore de raser la tête et le visage des forçats et des esclaves conformément à l'apparence que chacun devait présenter. Des tâches annexes à sa spécialité lui étaient confiées telles que la conservation de l'eau, la participation aux aiguades et d'autres plus inattendues comme la préservation des ornements de la galère et de ceux de la messe.

Le sous-argousin secondait l'argousin dans ses différentes activités, assisté de

huit pertuisaniers dits aussi « gardiens » ou « compagnons ».

□ *Le comite et les sous-comites*

Le comite, ou come – interpellé par les officiers sous l'appellation de « notre homme » –, officier de maistrance ordinaire, était l'homme essentiel de l'équipage. Sa première fonction consistait à sélectionner, à organiser la vogue et à la former : « On laisse toujours au comite le soin de la vogue. Il doit connaître la force et l'adresse de chaque homme de chiourme et les égaliser en sorte qu'une brancade ne soit pas plus forte que l'autre, car il est certain que le banc qui se trouve être le plus faible rompt l'arrangement de la vogue [...] ; et ainsi, un seul banc peut vous faire crever deux ou trois brancades de suite, lorsqu'ils ne sont pas égaux en force, par les coups de rame qu'ils se donnent les uns aux autres au dos et à la teste »⁵⁴¹. Le comite commandait la vogue selon les ordres du capitaine, au moyen des rythmes et modulations de son « fisquet », sifflet d'argent qui constituait aussi l'emblème de sa fonction.

Maître des rameurs, il avait aussi la responsabilité des agrès, de l'établissement des voiles et de leur manœuvre, de la stabilité du navire (l'estive) et donc de l'arrimage du chargement et de la répartition du lest, de l'utilisation des embarcations annexes et de l'installation des tentes et des fers. Il décidait des aiguades et même, en collaboration avec le pilote, de la route à suivre. D'autres rôles annexes, relatifs, par exemple, à la vente de vin ou à la distribution de tabac à priser, s'ajoutaient à ces fonctions principales qu'il continuait d'exercer durant les combats.

Selon le mot de Gérard Delacroix dans sa monographie de *La Fleur de Lis – 1690*⁵⁴², il constituait véritablement, non seulement le maître d'équipage, mais plus encore le patron exécutif de la galère, celui qui, en outre, disposait des compétences relatives à l'environnement technique du navire les plus étendues et expérimentées. C'est de lui dont dépendait non seulement le bon fonctionnement mais encore et surtout la sécurité du bâtiment.

Il se tenait à la lisière de l'espale et de l'espace de vogue, sur une sorte de tabouret fixé à l'entrée de la coursie.

Les deux sous-comites étaient aussi des officiers de maistrance ordinaires. L'un, le sous-comite de proue se plaçait sur la coursie entre la rambade et l'arbre de mestre d'où il assistait le comite pour l'activité des deux quarts avant de la vogue, et pour les manœuvres des voiles de trinquet. Dans ce dernier rôle, il commandait aussi les matelots ou mariniers de rambade. L'autre, le sous-comite de mezzanie restait sur la coursie entre l'arbre de mestre et l'espale, souvent au niveau du fougou, pour assumer l'encadrement des deux quarts arrière de la vogue.

⁵⁴¹ MASSE, *Mémoires du sieur Masse fils, comite réal, pour bien manœuvrer une galère à la mer et la tenir dans sa véritable estive par de bons et justes arrimages*, bibliothèque municipale de Marseille, Ms 967, folio 445-446.

⁵⁴² DELACROIX Gérard, *La Fleur de lis – 1690*, éd. Delacroix, L'Union, 2008, p. 147.

❑ *Le rémolat*

Le rémolat, officier de maistrance ordinaire, était le spécialiste de la confection et du réglage des rames qu'il équilibrait au moyen de petits plombs, de sorte que, posées sur les apostis à leur point d'appui, elles restaient en parfait équilibre. Il effectuait aussi la réparation des rames, contrôlait le bon fonctionnement de toutes les pièces concernées par leurs mouvements, et fabriquait les pièces de bois sur lesquelles étaient tenus les pavillons et les tentes.

c) LES HOMMES DE MER

Les hommes de mer comprenaient le pilote et le sous-pilote, les timoniers, le patron du caïque, les caps-de-garde, les matelots ou mariniers de rambade, auxquels peut être ajouté le calfat.

❑ *Le pilote et le sous-pilote*

Le pilote, officier de maistrance ordinaire, avait la responsabilité du choix et du suivi de la route à tenir par la galère. Il appréciait l'accessibilité des mouillages et des ports, ordonnait la mise à l'eau du premier fer, les autres étant employés selon les ordres du comite. Avec ce dernier il décidait de l'ajustement des voiles. Le sous-pilote était un officier de maistrance extraordinaire, dont le rôle consistait à seconder le pilote dans ses différentes tâches, à l'assister de son avis, notamment sur l'état de la mer et l'évolution du temps. Il devait pouvoir le remplacer en cas d'empêchement de celui-ci.

❑ *Les timoniers*

Les quatre timoniers, officiers de maistrance extraordinaires, avaient pour fonction de manœuvrer le timon de la galère en exécution des ordres du pilote. Par extension de ce rôle, ils participaient, sous les ordres du comite, à la manœuvre de l'antenne de mestre. Ils assuraient également la garde du navire, par rotation avec les caps-de-garde et les matelots.

❑ *Le patron du caïque*

Le patron du caïque était un officier de maistrance extraordinaire. Il avait en charge l'entretien et l'utilisation des deux embarcations annexes du bord. Par extension de cette fonction, il commandait les opérations de récupération des fers.

❑ *Les caps-de-garde*

Les quatre caps-de-garde, officiers de maistrance extraordinaires, étaient les

quartiers-mâîtres de la galère. Ils commandaient les matelots de la rambade – sous les ordres du sous-comite de proue pour le service des voiles de trinquet –, et assuraient avec eux la garde du bâtiment, par roulements avec les timoniers et les matelots. Durant une campagne, leur veille se poursuivait nuit et jour, en mer comme au port.

❑ *Les matelots ou mariniers de rambade*

Sous les ordres des caps-de-garde, les vingt neuf matelots, ou mariniers de rambade, manœuvraient la voile de trinquet et participaient à la garde de la galère. Par ailleurs, ils ramaient sur le caïque.

❑ *Le calfat*

Officier de maistrance extraordinaire, le calfat se préoccupait de préserver ou de rétablir l'étanchéité de la galère, particulièrement de ses œuvres vives immergées et sa couverte.

D) LES HOMMES DE GUERRE

Les hommes de guerre, c'est-à-dire ceux dont la vocation exclusive consistait à préparer et à mener à bien des actions de combat – étant entendu que durant la bataille toute la galère y participait, à l'exception des esclaves et des forçats –, comprenaient le canonnier, ses trois aides et les soldats.

❑ *Le canonnier et les aides-canonniers*

Le canonnier était un officier de maistrance ordinaire responsable des canons, pierriers, armes et munitions de guerre, de la poudre et des explosifs. Il lui appartenait aussi de veiller avec un soin particulier à éviter et à éteindre sans tarder les incendies à bord.

Trois aides-canonniers étaient placés sous ses ordres, officiers de maistrance extraordinaires.

❑ *Les soldats*

Les soldats à bord des galères relevaient de deux formations militaires qui étaient spécifiquement attachées à cette flotte : les compagnies franches des galères et la compagnie de l'étendard royal.

♦ *Les compagnies franches des galères, parmi les plus belles troupes de France*

Les compagnies franches (figures II-1.3/01 à 04) provinrent d'un projet élaboré par l'intendant Nicolas Arnoul, visant à constituer une unité de soldats affectés

sur les galères pour servir dans les batailles navales ou les opérations de débarquement. Colbert valida ce projet, et créa le corps des soldats des galères en 1669.



Figures II-1.3/01 à 04 – Soldats et épée des compagnies franches des galères
(Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes », Boudriot, Paris, 2003)

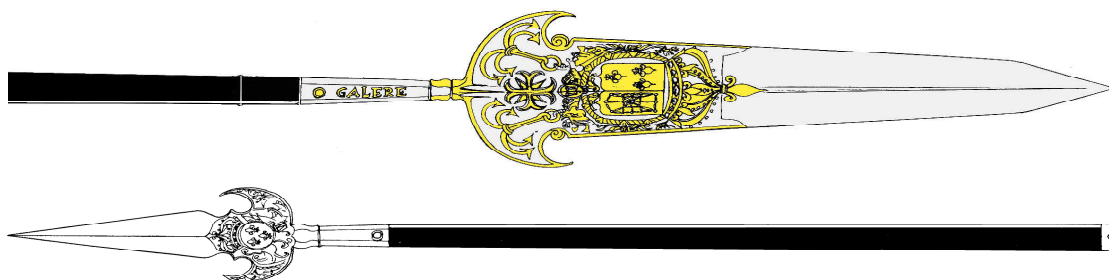
Le prestige attaché à ces unités transparaît dans l'article paru dans le *Mercure galant* en avril 1701 : « Ils [les princes de France, enfants de Louis XIV] allèrent à la plaine de Saint-Michel voir les troupes des galères, qui passent depuis longtemps pour être du nombre des plus belles troupes de France. Ils étaient deux mille cent soixante, et dix officiers. On avait donné à tous les soldats des justaucorps de drap gris-blanc, qui est leur vêtement ordinaire. Les officiers étaient magnifiques ; ils avaient des habits d'écarlate, sur lesquels l'or et l'argent éclataient ».

♦ *La compagnie de l'étendard royal*

En 1670, le duc de Vivonne, général du régiment des galères, fut autorisé à constituer une garde d'honneur composée de « gardes de l'étendard » (figures II-1.3/05 à 08). Elle était constituée d'un capitaine, un lieutenant, un enseigne, un maréchal des logis, deux brigadiers, deux sous-brigadiers et trente six gardes, augmentés à cinquante à partir de 1692. Cette compagnie, où furent bientôt enseignés des éléments – progressivement approfondis – de mathématiques, d'hydrographie, de construction navale et de tir d'artillerie, deviendra un passage obligé pour les enseignes, les sous-lieutenants et les lieutenants du corps des galères.

Affectés sur la galère réelle lorsque le général des galères s'y trouvait, les gardes étaient dispersés sur les autres galères de la flotte en son absence, où ils

complétaient les effectifs militaires lorsque ceux des compagnies franches s'avéraient insuffisants.



Figures II-1.3/05 et 06 – Pertuisanes de la compagnie de l'étendard royal
(Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes », Boudriot, Paris, 2003)



Figures II-1.3/07 et 08 – Soldats de la compagnie de l'étendard royal
(Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes », Boudriot, Paris, 2003)

❑ Les officiers majors

Quatre officiers majors, ou officiers de l'état-major de la galère, constituaient l'encadrement supérieur du navire :

♦ Le capitaine

Il assumait la responsabilité générale des hommes et des biens qui lui étaient confiés ; il commandait et dirigeait le bâtiment.

♦ Le lieutenant, le sous-lieutenant et l'enseigne

Ces officiers se trouvaient aux ordres du capitaine pour l'assister en toutes

choses, tant pour le conseiller que dans l'exécution de ses instructions. Le poste du lieutenant se trouvait à la proue, celui du sous-lieutenant entre la rambade et l'arbre de mestre, et celui de l'enseigne entre l'arbre de mestre et l'espale.

Dans les années 1670 et 1680, alors que la Marine voulue par Colbert ne palliait encore qu'avec peine ses carences humaines, une forte majorité de ces officiers était issue de l'Ordre de Malte, réservoir de compétences expérimentées et aguerries : seuls y accédaient au grade de capitaine les chevaliers âgés de plus de vingt cinq ans, présentant les qualités minimum suivantes : dix ans d'ancienneté dans l'Ordre, et trois campagnes contre les Turcs effectuées sur les galères de la Religion. Dès la seconde moitié des années 1660, le service effectué à Malte conditionnait grandement l'obtention d'un brevet d'officier des galères de France. La formation délivrée au sein de la compagnie de l'étendard royal permit d'ouvrir progressivement le recrutement à d'autres origines. En 1685, le marquis de Seignelay succédant à son père ouvrit une école d'hydrographie dont l'enseignement durait un an, et devint obligatoire pour ceux qui postulaient à un grade d'officier des galères.

La présentation des officiers majors clos la liste de la multitude peuplant le bord, et la définition du rôle de chacun. Comment cette foule très composite vivait-elle sur la galère ?

1.3₂ APERCU DE LA VIE A BORD

Sur une galère, la place était extrêmement mesurée. La promiscuité constituait la règle de vie la plus générale pour tous. Quelle que soit l'origine de chacun, il fallait se comprendre et vivre ensemble, l'efficacité du système d'arme naval que constituait la galère, et la sécurité du bord en dépendait. Comment s'organisait une pareille existence, et que représentait ce quotidien par rapport à celui d'un vaisseau de la même époque ?

A) LA SURFACE « HABITABLE » OU L'ESPACE VITAL

Le regroupement des informations relatives aux effectifs d'une galère ordinaire, mentionnées dans les paragraphes précédents, permet d'établir le tableau récapitulatif suivant, sachant bien que cet effectif « standard » ne constitua pas un équipage immuable, et fluctua selon les époques en fonction des événements marquant le Royaume, et surtout des ressources humaines disponibles :

Désignation	Effectifs
Capitaine	1
Lieutenant	1
Sous-lieutenant	1
Enseigne	1
<i>Sous-total officiers majors</i>	<i>4</i>

Aumônier		1
Ecrivain du roi		1
Maître-chirurgien		1
Comite		1
Pilote		1
Maître-canonnier		1
Sous-comites		2
Argousin		1
Sous-argousin		1
Rémolat		1
Barillat		1
<i>Sous-total maistrance ordinaire</i>		<i>12</i>
Sous-pilote		1
Maître-charpentier		1
Maître-calfat		1
Patron du caïque		1
Caps-de-garde		4
Timoniers		4
Aides-canonniers		3
<i>Sous-total maistrance extraordinaire</i>		<i>15</i>
Majordome		1
Ecrivain d'équipage		1
Matelots ou mariniers de rambade		29
Compagnie franche des galères		103
dont Lieutenant	1	
Enseignes	2	
Capitaine d'armes	1	
Sergents	4	
Caporaux	8	
Tambours	2	
Fifre	1	
Soldats	84	
Pertuisaniers		8
Mariniers de rame		45
Chiourme		225
dont :		
Esclaves dits « Turcs »	51	
Forçats	174	
	dont :	
	Actifs ⁵⁴³	159
	Réserve	15
Proyers		6

⁵⁴³ Quelques forçats présents à bord servaient à d'autres tâches qu'à la vogue.

EFFECTIF TOTAL

449

A l'exception du capitaine qui disposait, au-dessous du carrosse, du seul lit existant à bord, les officiers et l'équipage travaillaient, mangeaient et, généralement, dormaient à leur poste. Dans ces conditions, quel était l'espace vital laissé à chacun ?

La surface « habitable » sur la couverte représentait une superficie de trois cent cinquante trois mètres carrés environ, pour un effectif total de quatre cent quarante neuf personnes, ce qui, en moyenne, laissait donc à chacun ($353 \text{ m}^2 / 449 \text{ personnes}$) $0,79$ mètre carré, soit un carré de 89 centimètres de côté pour vivre au quotidien. De façon plus ciblée, la surface dont disposait chaque individu sur la couverte en fonction de son groupe professionnel d'appartenance peut être schématiquement approchée de la façon suivante (hors majordome, écrivain et proyers dont les fonctions les établissaient plutôt à l'intérieur de la coque) :

Fonctions	Lieux des postes	Effectifs concernés	Superficies concernées (m^2)	Superficies /personne (m^2)	Mesures de la place (m.)
Officiers majors		4			
Aumônier		1			
	Carrosse		17		
Total		5	17	3,40	1,84 x 1,84
Autres mestrance (hors aide-canonnières et timoniers)		19			
Pertuisaniers		8			
	Espale		23		
	Coursie		32		
Total		27	55	2,04	1,43 x 1,43 (sur l'espale) 2,19 x 0,93 (sur la coursie)
Mariniers de rambade		29			
Aides-canonnières		3			
	Rambade		16		
	Conille		23		
Total		32	39	1,22	1,10 x 1,10
Compagnie soldats		103			
	Courroirs		47		
Total		103	47	0,46	0,63 x 0,73

Mariniers de rame	45				
Vogue	225				
	Espace de vogue	189			
Total	270	189	0,70	0,84 x 0,84	
Timoniers	4				
	Timonière	6			
Total	4	6	1,50	1,22 x 1,22	

L'installation des soldats était la plus précaire, établis sur les courroirs, larges de soixante treize centimètres et survolant l'eau à un mètre et demi environ au-dessus de sa surface, à raison de deux hommes placés entre chaque rame (figure II-1.3/09). Il est vraisemblable, cependant, que les trois officiers qui les commandaient bénéficiaient de l'hospitalité du carrosse.

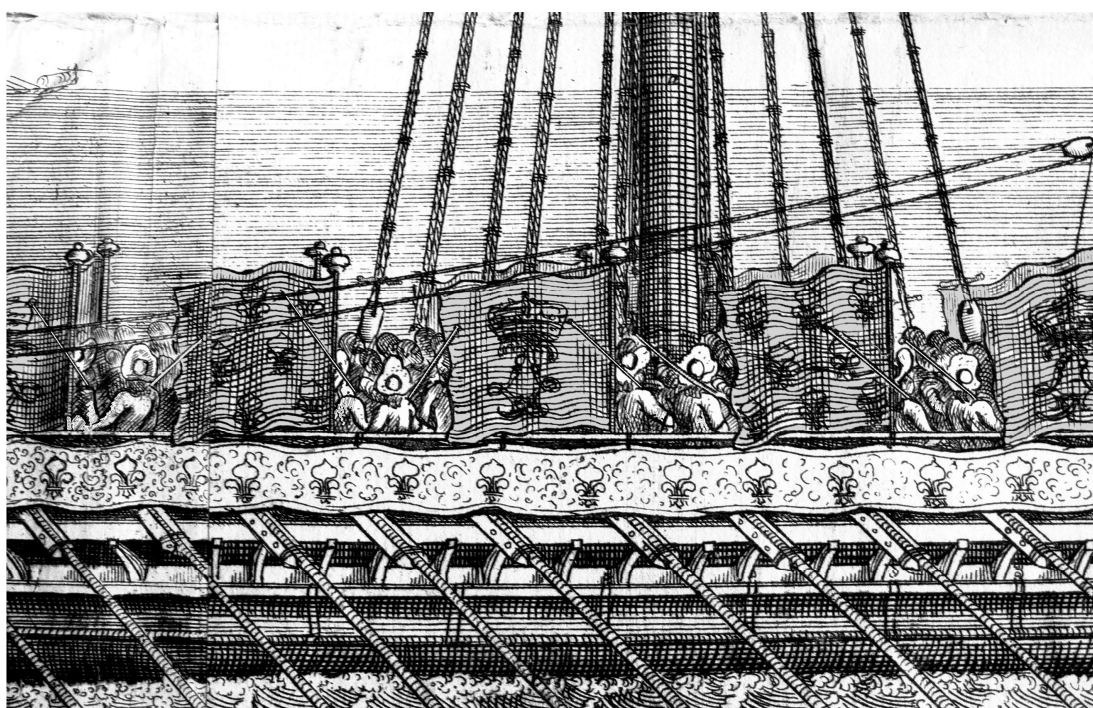


Figure II-1.3/09 – Installation des soldats sur le courroir entre les rames
(« Les ouvrages du sieur Debenat », 1721 – Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, MS 408)

Les places occupées pour le repos nocturne étaient les mêmes que celles tenues pendant la journée, à quelques exceptions près telles que celle du capitaine dans sa cabine, celle affectée au comite sur un banc (ou sur une petite plateforme montée au-dessus d'un banc), celle du patron du caïque dans son embarcation, et celles des hommes de vogue qui s'organisaient pour utiliser au mieux les espaces disponibles, sur le pont le long de la coursie, sur la banquette (repose-pieds), l'aubarestière et les bancs en travers desquels ils disposaient des morceaux de planches (figure II-1.3/10).

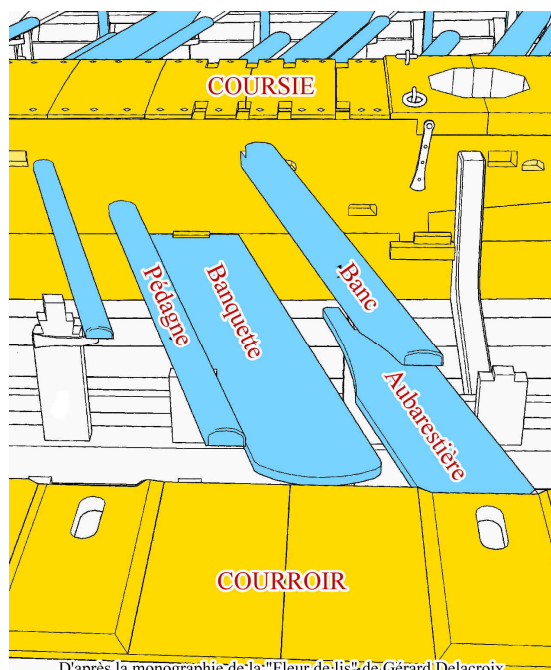


Figure II-1.3/10 – Disposition du poste de rame - galère ordinaire, cinq rameurs par banc
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

B) DISCIPLINE ET COMPORTEMENTS

La discipline à bord était sévère. Pour tous. Le *Traité de la sagesse* de Pierre Charron (1541-1603) publié en 1601, qui bénéficia d'une grande influence durant tout le XVII^{ème} siècle, définissait le comportement du soldat idéal, et précisait, dans le paragraphe relatif à « la bonne institution et discipline » : « le soldat doit plus craindre son chef que l'ennemy [...] l'indulgence perd les soldats »⁵⁴⁴.

De surcroît, un pareil entassement humain caractérisant les galères ne pouvait tolérer le moindre désordre, particulièrement lorsque le bâtiment naviguait. La Justice royale s'y appliquait avec rigueur, assurant la coexistence de dissemblances et d'antinomies qu'elle contraignait à une complémentarité conforme aux intérêts du navire. Quelques exemples :

- Le refus d'obéissance et le vol étaient sanctionnés par la bastonnade. Au-delà de cinquante ou de quatre-vingts coups, dans les cas les plus graves, elle équivalait à une condamnation à mort.
- Toute personne prise à fumer à bord – l'équipage autant que les officiers – subissait de graves sanctions, depuis l'essorillage (ablation des oreilles) jusqu'à la condamnation aux galères à vie.
- La mort par pendaison attendait tout responsable d'une rixe à bord ayant provoqué un décès.
- L'homosexualité était passible du bâcher.

⁵⁴⁴ Cornette Joël, *Le roi de guerre*, op. cité, p. 60 et 61.

- Les blasphémateurs les plus violents avaient la langue percée par un fer rouge.
- Tout homme qui favorisait l'évasion d'un galérien était puni des galères. Si l'évadé était repris, il risquait les galères à perpétuité ; en cas de récidive, il était passible de l'ablation du nez et des oreilles.

Il va de soi que ces procédés, pour en mesurer la dureté, doivent être replacés dans le contexte de leur époque : « Cette sévérité sans pitié [...] ne surprenait ni ne dérangeait les contemporains de Louis XIV. Ces principes recueillaient l'assentiment général, et seules les mutilations [ablation du nez et des oreilles] heurtèrent les plus sensibles à partir des années 1680 [...]. La discipline des armées [de terre] et des vaisseaux recourait aux mêmes méthodes alors que matelots et soldats étaient des hommes libres »⁵⁴⁵.

Ces méthodes redoutables s'appliquaient aux armées tout comme au monde civil, comme en attestent les ordres de Louvois envoyés par lettre du 25 avril 1686 à Nicolas Chalon du Blé, marquis d'Huxelles, maréchal de camps du Roi⁵⁴⁶ : « [...] Je ne crois point que le roy veuille donner de grâce au soldat du régiment des fusiliers [condamné à mort] qui a esté arrêté en volant un drap dans une hostellerie, parce que l'on ne sçauroit dans ces commencemens-cy uzer de trop de sévérité envers ceux qui comettent du désordre »⁵⁴⁷ ou par celle du 6 février 1686 à Achille de Harlay, procureur général du Parlement de Paris : « Il doit estre conduit incessamment par ordre du roy à l'hospital général⁵⁴⁸ deux filles de joye, qui, quoyqu'elles eussent eu le nez et les oreilles coupées pour s'estre trouvé avec des soldatz, n'ont pas laissé d'y retourner pour y continuer leur mauvaise vie. De quoy S.M. [Sa Majesté] m'a commandé de vous donner advis afin que vous pourvoyés à ce que l'on mette ces misérables là en un lieu d'où elles ne puissent point se sauver et où elles puissent faire pénitence »⁵⁴⁹.

La chiourme constituait certainement la population du bord la plus prédisposée à transgresser les règles du fait des antécédents de la majorité de ses membres, et donc à subir les sanctions correspondantes. A cela s'ajoutaient les impitoyables astreintes de la vogue lorsque la galère allait à la rame, et les méthodes coercitives des comites.

Tous les forçats, cependant, n'étaient pas traités avec la sévérité ordinaire qui

⁵⁴⁵ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 210.

⁵⁴⁶ Le maréchal de camps était un officier général dont les fonctions principales consistaient à placer les troupes sur le champ de bataille, et à organiser le logement des soldats. Ce grade équivalait à celui de général de brigade.

⁵⁴⁷ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 764, folio 501.

⁵⁴⁸ Sous l'Ancien Régime, l'hôpital général n'était pas essentiellement un établissement de soins, mais un lieu d'internement destiné en priorité aux communautés vivant en marge de la société et de ses lois, mendiants, vagabonds, voleurs des rues et prostituées. Dans cette lettre de Louvois, aux considérations morales et de sûreté publique, s'ajoutaient un souci d'hygiène, la syphilis étant alors une affection capable de handicaper gravement les effectifs d'une unité militaire.

⁵⁴⁹ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 762, folio 165.

leur était appliquée. Quelques uns, du fait d'aptitudes particulières ou d'expériences antérieures, se trouvaient affectés à des tâches qui les dispensaient de la rame et de la chaîne :

- L'écrivain du bord pouvait être – dans de rares cas – un forçat instruit, cette position lui attribuait de nombreux privilèges ;
- Douze « mousses » fournissaient des services d'appoint, dont le mousse du paillot qui participait à la distribution des vivres et veillait sur la chambre qui les abritait, et le mousse de chambre ou mousse d'office qui s'occupait de la chambre à provisions du capitaine ;
- Le barberot ou « frater », assistant du maître-chirurgien ;
- Les musiciens composant l'orchestre de la réale, de la patronne et, généralement, des galères portant la marque des chefs d'escadre, dont l'habileté et la souplesse des doigts devaient être préservées.

Par ailleurs, des « bancs respectés » étaient situés au-dessous des petites plateformes que le comite et ses deux adjoints faisaient aménager pour dormir et éventuellement manger. Les forçats affectés à ces bancs les servaient, ce qui leur valait quelque bienveillance de la part de ces maîtres impitoyables.

La chiourme « active » était particulièrement exposée à la violence dont usaient, et parfois abusaient, les comites. Ceux-ci avaient tôt fait d'utiliser leur « gourdin » – morceau de gros cordage – pour faire rectifier une erreur ou pour punir un manquement. En regard de la brutalité endémique de ces hommes intransigeants, il convient aussi de considérer les conséquences potentiellement mortelles que pouvaient provoquer un désordre sur une seule rame. Les hommes des deux bancades adjacentes risquaient alors une fracture du crâne ou de la colonne vertébrale en heurtant violemment la rame déconnectée du rythme de la vogue : « Si les sorties en mer ne constituaient pas les causes essentielles de la mortalité [des galériens], c'est d'abord grâce à la compétence des comites qui savaient former des équipages vigoureux, ensuite en raison de l'absence d'une cruauté inutile, au moins au regard des normes de l'époque⁵⁵⁰. N'oublions pas que les gens du XVII^{ème} siècle, habitués à côtoyer la mort journalièrement, n'attachaient pas au respect de la vie la valeur que nous lui attribuons maintenant. Dans le milieu des marins, qui plus est de la Marine de guerre, le mépris de l'existence était général. Pour le capitaine d'une galère, la vie d'un condamné ne représentait rien mais il était de son intérêt bien compris de la préserver dans la mesure où elle correspondait à une force utile. Il en allait de

⁵⁵⁰ Le témoignage de Jean Marteilhe, galérien de 1700 à 1713 (il rédigea son *Mémoire* quarante quatre ans après sa libération), semble bien étonnant lorsqu'il décrit l'extrême cruauté non seulement des comites mais aussi, tout autant, des officiers des galères, allant jusqu'à prétendre que le commandant de son bâtiment recommandait au comite sous ses ordres de couper un bras de l'un des forçats et de s'en servir pour frapper les autres (MARTEILHE Jean, *Mémoire d'un protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, op. cité, p. 100, 363 et 366).

même à l'égard d'un marinier de rambade ou d'un soldat »⁵⁵¹. Le vice-amiral Jurien de La Gravière, membre de l'Académie française, conclut : « l'intérêt du capitaine [autant que du comite], fut-il le plus grossier et le plus cruel des hommes, lui conseillait trop bien de ménager sa chiourme [...]. La chiourme était trop difficile à recruter [ses effectifs ne furent, d'ailleurs, jamais complets] pour qu'on s'exposa de gaîté de cœur à perdre, avant le temps fixé par la nature, ses précieux services »⁵⁵².

En outre, un décès sur une galère, consécutif à des mauvais traitements ou à une sanction, était susceptible de mettre en cause son capitaine : celui-ci ne disposa plus, à partir de Louis XIV, du pouvoir discrétionnaire de vie et de mort sur son équipage, notamment sur les rameurs.

c) LE LANGAGE

La langue utilisée sur les galères espagnoles était le catalan, le vénitien sur celles de la Sérénissime, et le provençal sur celles de France⁵⁵³. La majorité de leurs équipages étaient originaires de Provence, officiers comme matelots, roturiers comme nobles, même si ces derniers à la fin du XVII^{ème} siècle employaient de plus en plus la langue en usage à Versailles. En outre, la société des galères, du fait de son antériorité séculaire sur celle des vaisseaux, a toujours tenu à préserver farouchement son identité propre, sa propre culture et donc son langage dont elle ne favorisa pas la diffusion. La marine de hauts bords élaborait en parallèle son vocabulaire technique, de sorte que le « parler » des deux corps resta étranger l'un à l'autre. Les quelques exemples présentés ci-dessous permettent d'en apprécier la différence :

Galères	Vaisseaux	Galères	Vaisseaux
Le timon	Le gouvernail	L'ourgeau	La barre
L'aste	La hampe	L'arbre de mestre	Le grand mât
L'arbre de trinquet	Le mât de misaine	La couverte	Le pont
Le capion de proue	L'étrave	Le capion de poupe	L'étambot
La carène	La quille	Les madiers	Les varangues
Les estamenaires	Les allonges	L'estive	Le fond de cale
Le pontal	Le creux	Le fougon	La cuisine
Les sarts	les haubans	Un gourdin	Un cordage
Une gume	Un cable	Les garans	Les drisses
Le fer	L'ancre	Le gaviteau	La bouée
L'escandaille	La sonde	La trombe	La pompe
Le guitrans	Le goudron	Orméger	Amarrer
Orser	Loffer	Columer la gume	Filer le cable
Donner fonde	Mouiller	Prendre le bord	Virer de bord
Férir les voiles	Serrer les voiles	Déférer les voiles	Larguer les voiles

⁵⁵¹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op.cité, p. 189 et 190.

⁵⁵² JURIE DE LA GRAVIERE Edmond, *Les derniers jours de la marine à rames*, op. cité, p. 15 et 39.

⁵⁵³ BURLET René, *La Minerve, 1746, le monde des galères*, in BOUDRIOT Jean, « Modèles historiques, Musée national de la Marine », éd. A.N.C.R.E., Nice, 2006, p. 32.

Salper	Lever l'ancre	Scier	Ramer en arrière
La garde	Le quart	Dexte	Tribord
Séneestre	Bâbord	Mettre à la tringue	Mettre en panne

Même le cri qui scandait les efforts des matelots hissant une voile, « Ho, hisse », se disait sur les galères « Casse ».

Outre ces langages nationaux, il est probable que la « lingua franca », mélange de langues romanes, de grec, d'arabe et de turc, était connue sur toutes les galères du Levant. Elle permettait les échanges entre la plupart des peuples maritimes du pourtour de la Méditerranée.

D) LES VETEMENTS

A la fin du XVII^{ème} siècle, les officiers et les équipages des galères ne portaient pas de vêtements réglementés. L'usage de l'uniforme ne s'imposera dans la Marine, progressivement, qu'à partir du début du siècle suivant. A niveau social équivalent, l'habillement des marins ne se différenciait de celui du civil que par l'armement et les équipements qui le complétaient (figure II-1.3/11)⁵⁵⁴.



Figure II-1.3/11 – Vêtement vers 1670

(Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes », Boudriot, Paris, 2003)

L'officier se coiffait d'une lourde perruque bouclée identique à celle portée à Versailles, et son costume répondait aux modes édictées à la Cour. Souvent, cependant, il était complété par un élément de reconnaissance, soit une écharpe uniforme, soit un ensemble de couleurs identiques. Il semble que le bleu était déjà assez largement adopté par les officiers de la Marine de France ; le rouge n'apparut qu'à partir des années 1675-1680. Michel Pétard, co-auteur de l'ouvrage *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – Uniformes* et spécialiste des tenues correspondantes, confirmait lors d'un entretien téléphonique en août

⁵⁵⁴ BOUDRIOT Jean et PETARD Michel, *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – Uniformes*, éd. Jean Boudriot, Paris, 2003, p. 12, 232 et 234.

2006 – portant sur une autre étude – qu’aucune archive ne mentionne d’uniforme pour les officiers majors des galères du dernier tiers du XVII^{ème} siècle. Jusqu’au début du XVIII^{ème} siècle, ils durent servir en tenues civiles. Il conclut cette conversation par une précision tout-à-fait révélatrice de l’état d’esprit prévalant dans le corps des galères : quelle qu’ait pu être la tenue adoptée sur leurs bâtiments, il ne peut être question d’imaginer une quelconque similitude avec celle des vaisseaux, les officiers des galères ne l’aurait pas admis, se considérant comme très supérieurs à leurs collègues de la seconde Marine. C’est là une vérité majeure qui explique les différences existant entre les deux corps, systématiquement entretenues par celui des galères éminemment élitiste du fait de ses traditions antiques, de la rudesse honorable de son service à la mer, et surtout de la permanence de ses pratiques chevaleresques au combat.

La tenue des « bas officiers », ou maistrance, et des matelots « n’a aucune raison de se différencier des modes et usages en cours dans le monde rural, dont tout militaire est généralement issu »⁵⁵⁵. Leurs cheveux mi-longs étaient laissés libres, seulement coiffés, tirés en arrière, et liés par un ou plusieurs rubans à l’occasion de solennités (figure II-1.3/12). Ils portaient toujours la moustache.

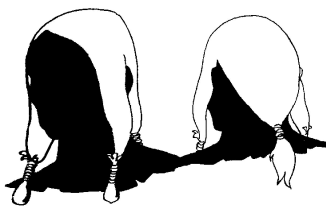


Figure II-1.3/12 – Coiffure vers 1670

(Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes », Boudriot, Paris, 2003)

Les uniformes des compagnies franches des galères firent l’objet d’une première instruction – peu descriptive – de Colbert en 1670. Il est probable que leur définition revint au général des galères du moment, le duc de Vivonne. Les figures II-1.3/01 à 04 ci-dessus les représentent.

Les vêtements des hommes de la vogue étaient restés quasiment inchangés depuis une ordonnance de 1549 sur ce sujet : la dotation de chacun se composait de deux pièces de tissus en forme de jupe descendant jusqu’aux genoux, qui se passaient par la tête du fait de la chaîne, et de deux chemises, toutes confectionnées en toile ; d’une autre de ces pièces en laine brune pour l’hiver ; d’une casaque, d’une paire de bas et d’un bonnet de laine rouges. Une capote tissée de poils de bœuf et de laine, sorte de long manteau à capuchon, complétait l’ensemble. Cette dernière constituait la dotation la plus importante car elle protégeait du vent et du froid, et servait de sac de couchage au moment du repos⁵⁵⁶. L’habillement était sensiblement identique sur les galères de

⁵⁵⁵ Ibidem, p. 12, 232 et 234.

⁵⁵⁶ Le témoignage de Jean Marteilhe, galérien de 1700 à 1713, ne peut que surprendre lorsqu’il écrit à plusieurs reprises que les galériens voguaient sans le moindre vêtement sur eux, « nus comme la main », précise-t-il, y compris sur les galères croisant dans la Manche. C’est là une tenue qui semble peut-être conforme à la décence en usage à l’époque, d’autant

Venise, complété, toutefois, par une botte en peau de mouton fournie pour la jambe tenue à la chaîne.

Les mariniers de rame, les bonnevoglies, recevaient, en outre, une paire de souliers qu'ils ne portaient qu'à terre.

La casaque et la capote étaient changées tous les deux ans ; les autres vêtements, chaque année au premier janvier.

Les hommes de la vogue avaient le crâne rasé, sauf les bonnevoglies et les « Turcs ». Ces derniers conservaient une petite mèche au sommet de la tête. Les mariniers de rame étaient autorisés à garder leur moustache.

E) LA NOURRITURE

Officiers major, maistrance, matelots de rambade, soldats étaient convenablement nourris à bord, ou du moins ils mangeaient à leur faim et en adéquation avec leurs habitudes alimentaires.

Pour les hommes de vogue, et pas seulement la chiourme, cette réalité mérite d'être nuancée compte tenu des efforts intenses qui pouvaient leur être demandés. Les témoignages sont contrastés, d'un côté maintes demandes d'officiers recommandant que les rations soient plus copieuses et mieux équilibrées, de l'autre des témoignages opposés, comme celui de Michel Bégon, intendant des galères de 1685 à 1688 : « Ils mangent de bon pain, bonnes fèves, dans lesquelles de temps à autre je fais mettre de la viande pour rendre le bouillon meilleur »⁵⁵⁷. La nourriture était faite à base de pain, ou « biscuit », et de soupe de fèves ou de pois. L'abbé Bion, aumônier de la galère la « Superbe » en 1703, – très critique par ailleurs envers les traitements appliqués aux forçats protestants⁵⁵⁸ – écrivit au sujet du biscuit : « Ils en ont suffisamment, il est même assez bon »⁵⁵⁹. Vers 1685, le régime ordinaire journalier destiné à chaque

plus qu'il y avait généralement un prêtre à bord, et parfois des femmes. Cette éventuelle singularité des galères n'apparaît sur aucun dessin, gravure ou tableau (MARTEILHE Jean, *Mémoire d'un protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, op. cité, p. 111, 354 et 356).

⁵⁵⁷ Cité dans BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 172.

Michel Bégon de La Picardière et de Mirbelin (1638-1710), dit « Le grand Bégon », issu d'une famille de noblesse de robe, fut successivement trésorier de la Marine du Levant à Toulon en 1677, commissaire général de la Marine à Brest en 1680 puis au Havre en 1681, intendant des Iles du Vent aux Antilles, de 1682 à 1684, intendant des galères à Marseille, de 1685 à 1688, où il n'eut de cesse que d'améliorer le sort des forçats, intendant de Rochefort de 1688 à 1710 et, en même temps, intendant de la généralité de La Rochelle de 1694 à 1710. Il fut le principal acteur du développement considérable de Rochefort – port et arsenal – sous son administration. Son épitaphe, en l'église de Rochefort porte ces mots : « Il trouva la ville naissante, il la laissa en pierre ». Passionné de botanique, le naturaliste Charles Plumier lui dédia l'une des fleurs qu'il étudiait, en lui attribuant le nom de « bégonia ».

⁵⁵⁸ Il se convertira ultérieurement à la religion protestante.

⁵⁵⁹ BION Jean, *Relations des tourments qu'on fait subir aux Protestants qui sont sur les galères de France*, 1708, nouv. éd. P. Conlon, Slatkine, 1966, p. 83.

membre de la vogue était composé de la façon suivante⁵⁶⁰ :

Biscuit	26 onces (795 grammes)
Fèves	4 onces (122 grammes) assaisonnées d'un peu d'huile et de sel

Trois fois par semaine, les jours gras, les rations étaient améliorées par les ingrédients suivants :

Lard	3 onces (92 grammes) ou 4 onces de bœuf salé (122 grammes)
Riz	3 onces (92 grammes)

Les autres jours de la semaine, les jours maigres, deux tiers de pinte (620 centilitres) de vin était distribuée.

Toutes les chiourmes chrétiennes de la Méditerranée suivaient à peu près le même régime, les quantités variant cependant d'une flotte à l'autre comme en atteste, par exemple, les rations journalières de biscuit qui leur était distribuées au XVII^{ème} siècle⁵⁶¹ :

Venise	510 grammes par personne
Espagne (fin XVI ^{ème} siècle)	780 grammes par personne

Mais il ne s'agit là que de moyennes, et la réalité alimentaire était variée, dépendant du groupe d'appartenance de chacun et de sa place dans la bancade : Les vogues-avants et les apostis percevaient des rations supplémentaires. Celles-ci étaient augmentées pour les esclaves prisonniers de guerre, et majorées encore pour les mariniers de rame. Entre cent et cent cinquante rameurs, sur les deux cent cinquante cinq que comptait normalement la vogue active, recevaient ainsi une nourriture améliorée. Il est vrai aussi que les rations pouvaient être différentes d'une galère à l'autre en cas de corruption de certains officiers de maistrance, notamment de l'écrivain du roi et de ses acolytes aux vivres.

Nombreuses sont les voix et les plumes qui ont stigmatisées l'insuffisance de cette alimentation. Cependant, il convient d'ajouter à ces témoignages et à ces déclarations deux documents dont la lecture ne peut qu'intriguer au milieu de ce courant critique. Le premier consiste dans une lettre de Seignelay, secrétaire d'Etat à la Marine, datée du 15 janvier 1684, adressée à MM. Delafont et d'Ortières, contrôleurs généraux des galères : « La plupart des forçats, ne pouvant manger la quantité de pain qui leur est donnée, le réservent pour le vendre, et il est même usité qu'au retour des campagnes, ils en font des réserves

⁵⁶⁰ ZYSBERG André et BURLET René, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle*, op. cité, p. 21.

⁵⁶¹ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 174.

assez considérables qu'ils débitent [vendent] dans Marseille »⁵⁶² ; le second est une autre lettre, datée du 4 décembre 1697, adressée par le secrétaire d'Etat à la Marine, alors Louis Phélyppeaux, au directeur des Traités, c'est-à-dire des Douanes : « Monsieur de Roanes m'écrit qu'un forçat des galères qu'il commande, faisant entrer [dans l'arsenal] 47 quintaux [2,35 tonnes] de ris [riz] de Bordeaux, vous les avez fait saisir [...] comme n'ayant pas acquittés les droits [de douane] qui sont deubs. Vous avez eu raison et ceste saisie serait juste si les ris provenaient d'un commerce frauduleux fait par les forçats ; mais s'il provient de leur épargne sur la consommation qu'ils ont pu en faire pendant la campagne, ainsi qu'il paroist [...] il est juste de leur en laisser le profit entier, sans les obliger à payer les droits [...] »⁵⁶³.

Quoiqu'il en soit, il était vital pour une galère en campagne de disposer en permanence d'une vogue disponible et efficace. Cet impératif aussi évident qu'absolu impliquait nécessairement que lui soit apportée une alimentation adaptée à l'énergie qu'il lui fallait fournir pour assurer la mission du navire, et surtout sa sécurité en cas de danger. Toutes les galères d'une même escadre devaient répondre approximativement aux mêmes capacités opérationnelles, faute de quoi la navigation et les interventions du groupe naval se seraient avérées impossibles.

Il convient, enfin, de considérer que « ce régime [appliqué sur les galères] n'était guère différent de celui qui existait sur les autres bateaux du temps, les gens de mer étant alors très mal nourris à cause, en partie, des différents problèmes posés par la conservation des vivres »⁵⁶⁴.

F) L'HYGIENE ET LA SANTE

Les hommes embarqués sur une galère lavaient leurs vêtements à l'eau de mer au minimum une fois par semaine. La chiourme était tenue de suivre le même régime. L'hygiène corporelle n'était pas la première préoccupation de l'époque, mais, en cas de forte chaleur notamment, chacun pouvait s'asperger d'eau de mer puisée par des seaux. Les « commodités » restaient rudimentaires, à l'image de ce qui se pratiquait à terre : l'équipage libre disposait d'un trou directement ouvert sur l'eau, percé à l'extrême bord droit ou sénestre de la conille ; pour les rameurs de la vogue, chaque banc était équipé d'un « pot dont l'homme le plus près du bord, le « cague-rageole », assurait le service »⁵⁶⁵.

La galère subissait deux fois par semaine la « bourrasque », la bien nommée, qui consistait à la récurer de fonds en combles au son impérieux du sifflet du comite. Durant plusieurs heures, la chiourme en nettoyait tous les recoins avant

⁵⁶² Archives nationales, B⁶ 16, folio 16.

⁵⁶³ Archives nationales, B⁶ 29, folio 542.

⁵⁶⁴ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 174.

⁵⁶⁵ BURLET René, *La Minerve, 1746, le monde des galères*, in BOUDRIOT Jean, « Modèles historiques, Musée national de la Marine », op. cité, p. 40.

de la rincer à grands seaux d'eau de mer.

Malheureusement, ce grand nettoyage ne suffisait pas pour éliminer les odeurs. Il est facile d'imaginer l'atmosphère que peut engendrer les exhalaisons produites par quatre cent cinquante corps humains entassés sur un espace exigu, effectuant des efforts physiques intenses dans la chaleur estivale de la Méditerranée, et par des dizaines d'animaux vivants embarqués. La bourrasque ne suffisait pas non plus à éliminer la vermine dont se plaignait l'équipage autant que les officiers tel le capitaine Barras de La Penne qui écrit : « On ne peut en galère se délivrer de certaines petites bêtes qui font le supplice ordinaire des habitants : les mouches exercent leur empire le jour, les punaises la nuit, les poux et les puces la nuit et le jour. Quelque précaution que l'on prenne, on ne saurait s'en garantir [...] »⁵⁶⁶.

Il est intrigant, cependant, de lire des témoignages qui semblent relativiser le « ressenti » – appelons cela ainsi – de cet envahissant désagrément : « Le comite n'en refuse l'entrée [de la galère au port] à personne. Comme il fait vendre du vin à son profit, et que tous ceux qui viennent sur les galères pour voir leurs connaissances y boivent ordinairement bouteille, il est de son intérêt d'y laisser entrer tous ceux qui se présentent »⁵⁶⁷. Ou bien : « A toutes les personnes de qualité venant à Marseille, l'intendant [des galères] faisait les honneurs de la Réale. De même, officiers de plume comme d'épée offraient à leurs hôtes des réceptions à bord souvent fastueuses »⁵⁶⁸.

Plus surprenant encore est l'accueil majestueux réservé par les galères à leurs hôtes éminents, décrit par l'ancien forçat Marteilhe⁵⁶⁹ affecté alors à la réale : « [...] Dans cette attitude, on attens les seigneurs et les dames qui, entrant un à un dans la galère, reçoivent le salut de la chiourme par un cri rauque et lugubre de "bau". Ce cri se fait par tous les galériens, ensemble sur un coup de sifflet, de sorte qu'on entend qu'une voix. [...] Pendant ce salut, les tambours appellent ou battent aux champs suivant le salut, et les soldats, forts propres, sont arrangés à la bande des deux côtés de la galère, le fusil sur l'épaule. Et comme dans ces occasions on dresse les mâts et souvent on met les rames [la scène décrite se passait durant l'hivernage], les pavillons de toutes couleurs et les banderoles, et que les grandes flammes rouges et à fleurs de lys jaune sans nombre y sont pendues et déployées au vent, le tout ensemble fait un très beau coup d'oeil. La guérite ou chambre de poupe [...] est aussi, dans ces occasions de visites de distinction, couverte de velours cramoisi, où pend une riche frange d'or tout à l'entour. Joignez à cette magnificence les ornements en sculpture de la poupe, tous dorés jusques à fleur d'eau, les rames abaissées dans les bancs et

⁵⁶⁶ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne* – IV La description des galères, 1, op. cité, p. 158.

⁵⁶⁷ MARTEILHE Jean, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil (Mémoire d'un Protestant condamné aux galères de France pour cause de religion)*, op. cité, p. 236.

⁵⁶⁸ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 252.

⁵⁶⁹ MARTEILHE Jean, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil (Mémoire d'un Protestant condamné aux galères de France pour cause de religion)*, in « Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères » de Claude PETIET, op. cité, p. 50 et 51.

élevées en dehors en forme d'ailes, toutes peintes de diverses couleurs [...] ». Est-il concevable de recevoir et surtout d'organiser des réceptions fastueuses dans un environnement extraordinairement infesté de vermine ? Qui voudrait s'y rendre, en particulier parmi les dignitaires de l'époque ? Peut-on imaginer aussi que des forçats aient été employés en ville, lorsque les galères étaient au port de Marseille, notamment dans des maisons bourgeoises, s'ils constituaient des vecteurs de contamination inadmissibles pour leur entourage ? Pour comprendre ce qui semble être une contradiction, il est nécessaire de se rappeler ce qu'était l'hygiène corporelle de la population française aux XVII^e et XVIII^e siècles. Deux textes peuvent y contribuer. Le premier traite des poux qui prospéraient dans les cheveux, « parasites qui sont considérés [depuis le Moyen-âge] comme un dérèglement des humeurs (dû à l'alimentation) plus que comme une preuve de saleté [...] ». C'est pour cacher son crâne chauve qu'Henri III [1551-1589] met la perruque à la mode au XVI^e siècle, mais le soin apporté à la perruque n'empêche pas les poux d'y proliférer »⁵⁷⁰. La mode des perruques tomba progressivement en désuétude au XVIII^e siècle, mais ce n'est qu'au XIX^e que les premiers traitements appropriés contre ces parasites furent appliqués. Le second texte est extrait de l'ouvrage du docteur Raymond Sabouraud, président de la société de Dermatologie, *Histoire de l'hôpital Saint-Louis* de Paris, publié en 1937. Il traite d'une situation sanitaire générale vers la fin de l'Ancien Régime, relevée dans les archives de l'établissement : « Il nous est presque impossible aujourd'hui de nous représenter le manque d'hygiène et de propreté des populations à cette époque [XVI-XVII^es siècles], et dans toutes les classes de la société. D'abord la rareté de l'eau dans les villes rendait la propreté difficile. Montaigne s'élevait encore contre les gens de son époque vivant la peau "estoupée de crasse". [...] L'hôpital était toujours plein parce qu'il y avait un très grand nombre de maladies, bénignes en soi, mais qu'on ne savait pas guérir. La pouillie et la gale étaient de ce nombre. On croyait encore que certains malades devenaient pouilleux spontanément, et que leur peau engendrait les poux. On considérait donc comme impossible de les débarrasser de leur vermine, et on n'essayait pas. On comprend le nombre d'infestations qu'ils devaient semer autour d'eux [...]. Ce qui arrivait pour les poux arrivait de même pour la gale. C'est une maladie que l'on guérit aujourd'hui en vingt minutes, mais réfléchissons que sous le premier Empire on la traitait encore par des cures de petit lait pendant six mois et davantage, avant que les pommades soufrées eussent révélées leur vertu curative »⁵⁷¹.

Sur la question des odeurs, Mathieu Da Vinha dans son ouvrage *Le Versailles de Louis XIV*⁵⁷², apporte d'intéressantes informations sur les us et coutumes de la Cour, c'est-à-dire les comportements de la frange de la population la plus avancée, la plus policée. Sur un premier point, il apparaît que l'hygiène personnelle restait négligée, et que prendre un bain constituait une pratique réputée dangereuse, comme l'expliquait en 1655 Théophraste Renaudot,

⁵⁷⁰ www.transenprovence.org/la_proprete_au_fil_de_leau-420602.html

⁵⁷¹ SABOURAUD Raymond, *L'hôpital Saint-Louis*, op. cité, p. 5 et 6.

⁵⁷² DA VINHA Mathieu, *Le Versailles de Louis XIV*, Perrin, Paris, 2009, p. 136 à 152.

médecin ordinaire du Roi et journaliste créateur de *La Gazette* : « Le bain, hors l'usage de la médecine en une pressante nécessité, est non seulement superflu mais très dommageable aux hommes [...]. Le bain extermine le corps [...]. Le bain emplit la tête des vapeurs »⁵⁷³. Faute de bain ou d'ablutions soigneuses, « malgré toute l'attention que chacun pouvait apporter à son hygiène, les odeurs corporelles et environnantes [...] ne pouvaient être totalement dissimulées »⁵⁷⁴. C'était alors le règne du parfum et des petits sachets de senteurs dissimulés dans les revers ou les plis des vêtements. Les « odeurs environnantes » étaient également prégnantes, tant au Louvre qu'à Versailles : « Un mémoire [...] (vraisemblablement de la fin du XVII^{ème} siècle) signale que l'on trouvait au Louvre mille ordures "causées par les nécessités naturelles que chacun y va faire tous les jours, tant ceux qui sont logés dans le Louvre que ceux qui y fréquentent ordinairement et qui le traversent". La pratique était si courante que plus personne ne s'en émouvait. Pour remédier à cet usage et aux odeurs pestilentielles qui en résultaient [...] »⁵⁷⁵. Versailles connut un phénomène relativement similaire, malgré l'existence de quelques latrines, du fait de l'afflux de populations qui s'y entassaient. Le Roi ordonna des ouvrages de maçonnerie pour corriger ces désordres, et « grâce à ce vaste système de fosses d'aisance, on perdit l'habitude, à Versailles, de déverser les bassins des chaises percées par les fenêtres »⁵⁷⁶.

Il apparaît ainsi que les odeurs et la vermine n'étaient en rien l'apanage des galères, mais affligeaient aussi le peuple et la Cour, et celle-ci certainement moins que celui-ci dont provenait l'essentiel des effectifs d'une galère. Il est évident que l'entassement humain dans un espace réduit comme l'était une galère ne pouvait qu'amplifier le phénomène, particulièrement chez ceux qui subissaient la plus forte promiscuité : les soldats et les hommes de la vogue. Les officiers du bord n'étaient pas étrangers à ces contingences, ils les connaissaient au quotidien, à terre comme en mer, aussi bien que l'équipage. Entre eux, cependant, ils s'efforçaient de pratiquer, sur ces sujets, des usages plus policés, ils obéissaient à des codes aristocratiques plus raffinés, et l'on peut ainsi comprendre que Barras de La Penne ait pu se dire au « suplice », c'est-à-dire incommodé selon le sens donné à ce mot à l'époque dans son milieu. Mais ce suplice ne devait pas être ressenti comme excessif ou inhabituel sinon aucun hôte ne serait venu le partager, même dans la perspective d'une « réception fastueuse ». Quand, en 1653, Marie Mancini, nièce du cardinal Mazarin, accompagnée de sa sœur Hortense et de sa mère, quitta l'Italie pour rejoindre la Provence à bord d'une galère prêtée par le doge de Gênes, elle décrivit ce voyage par ces mots : « Je passe sous silence la description de cette maison

⁵⁷³ RENAUDOT Théophraste dans *Recueil général des questions traitées et conférences du bureau d'adresse*, Paris, 1655, in VIGARELLO Georges, « Le propre et le sale : l'hygiène du corps depuis le Moyen Age », rééd. Points Histoire, 1987, p. 22.

⁵⁷⁴ DA VINHA Mathieu, *Le Versailles de Louis XIV*, op. cité, p. 153

⁵⁷⁵ Ibidem, p. 160

⁵⁷⁶ Ibidem, p. 164

flottante, pour ne pas perdre de temps à représenter la richesse et la magnificence dont elle était ornée, brillant de toutes parts par ses banderoles et pavesades, et par les tapisseries qu'il y avait dessus. Il me suffira de dire que, durant notre navigation, la pompe avec laquelle on nous traita sentait la majesté [...] »⁵⁷⁷. Des puces, des poux ? Pas un mot. Ce qui, pour elle, mérite d'être mentionné, c'est ce qui est inhabituel : la somptuosité de la galère.

Le monde des galères de la fin du XVII^{ème} siècle n'est qu'un élément pleinement représentatif d'une époque, de sa société et de ses structures, celle qui, fondée sur les mêmes valeurs, les mêmes mœurs, les mêmes règles et les mêmes institutions dont a procédé ce monde, a aussi fait Versailles, a fait rayonner la « civilisation française » sur toute l'Europe : un élément pleinement représentatif du Grand Siècle.

Les peines et désagréments, les rigueurs et l'inconfort de la vie à bord des galères doivent être mesurés, pour chaque groupe embarqué, à l'aune de l'existence ordinaire de leurs contemporains de mêmes origines, statuts et niveaux sociaux. De la rudesse particulière du service à bord des galères, les officiers se faisaient un honneur. La chiourme exténuée par un effort violent ou fustigée par la brutalité d'un comite ne suscitait aucune mansuétude : les ennemis du Christ y côtoyaient ceux du roi ; il n'était que justice qu'elle soit employée à combattre les premiers et à glorifier le second au plus grand profit politique et économique du Royaume.

A d'inévitables exceptions près, la dureté des traitements supportés par toute la population du bord, notamment par la chiourme, n'était pas synonyme de cruauté, et moins encore de sadisme ou de barbarie. Et les considérations pratiques privilégiant l'efficacité de l'équipage et la préservation du navire en mer interdisaient la destruction ou la dégradation de ses moyens de mobilité élémentaires. Barras de La Penne, qui vécut des décennies sur ces navires dont il commanda la première escadre, affirmait : « L'idée qu'on a dans le monde de la malheureuse condition des forçats est bien différente de celle où ils se trouvent [...]. On plaint l'état des forçats parce qu'on ne le connaît point »⁵⁷⁸. On dirait aujourd'hui que si l'on extrait cette condition de son contexte, le sentiment qui en résulte est factice.

La mort, notamment, n'était pas la compagne ordinaire des galères en campagne. Jean Meyer, professeur émérite à la Sorbonne et directeur du laboratoire d'Histoire maritime, et René Burlet, dans l'ouvrage *Les galères au Musée de la Marine*⁵⁷⁹ l'affirment : « La mortalité à bord des galères n'est pas supérieure à celle des bagnards à terre ; mis à part guerre ou épidémie, elle est même inférieure » ; « Mis à part les combats [...], on mourait plus au dépôt de

⁵⁷⁷ DULONG Claude, *Marie Mancini*, op. cité, p. 16.

⁵⁷⁸ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 155

⁵⁷⁹ BURLET René, *Les galères au Musée de la Marine*, introduction de MEYER Jean, op. cité, p. 11 et 61.

Marseille que sur les galères elles-mêmes ». Pierre Boyer confirme ce constat dans son article *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*⁵⁸⁰ : « La mort, non pas au combat mais simplement en campagne, est extrêmement rare [...]. De 1682 à 1687, nous avons dénombré en tout dix décès de ce genre, encore en y comprenant les noyades accidentelles. Ce qui, sur un total approximatif de 1 500 cas examinés est insignifiant. Les décès motivés par des condamnations à mort sont également très rares ».

Outre les batailles, les affections dues au froid, les empoisonnements provoqués par la détérioration des vivres, et les épidémies – de dysenterie en particulier – qui se propageaient de façon fulgurante dans une pareille surpopulation, constituaient la quasi-totalité des causes de mortalité à bord des galères. De surcroît, une bonne partie de celle-ci « résultait de la corruption des médecins et chirurgiens du bord. Beaucoup d'entre eux ne remplissaient pas leur charge avec tout le zèle souhaitable ou tardait à envoyer à l'hôpital les galériens qui ne voulaient ou ne pouvaient pas leur graisser la patte. Ils ne visitaient pas les galères deux fois par jour comme les règlements le prescrivaient, et négligeaient d'assurer la permanence de jour et de nuit à deux sur la vieille Réale. Les capitaines portaient aussi leur part de responsabilité. Ils ne se résignaient à autoriser le transfert des malades qu'en dernière extrémité, après plusieurs jours de fièvre constatée et force purges prodiguées en vain par le chirurgien du bord. Tout ceci dans la meilleure intention du monde, c'est-à-dire par excès de prudence afin de ne pas se laisser abuser par les simulations auxquelles les forçats excellaient »⁵⁸¹.

Dans leur article intitulé *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle*⁵⁸², André Zysberg et René Burlet confirment cette présence restreinte de la mort à bord des galères de Louis XIV : « Les taux de perte en mer se révèlent très faibles (1 à 2% des forçats durant les campagnes annuelles à la mer) ; largement inférieurs à ceux qui, à la même époque, décimaient les équipages de matelots du Ponant (la mortalité annuelle des matelots embarqués sur les vaisseaux du Ponant est de 5 à 6 fois plus élevée, pour des campagne de 200 à 300 jours)⁵⁸³. La mortalité au port d'attache, lors de la morte-saison de la navigation, apparaît au contraire effarante : un tiers des condamnés décèdent dans l'hôpital des chiourmes moins de 3 ans révolus après leur arrivée à Marseille. On pourrait supposer que ce phénomène résultait en bonne partie des fatigues supportées en campagne. Or l'espérance de vie des forçats n'augmente pas après le règne de Louis XIV, quand les galères ne sortent même plus du port une fois l'an [...]. Cette mortalité provenait principalement du caractère carcéral de leur existence plutôt que de leurs activités maritimes.

⁵⁸⁰ BOYER Pierre, *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*, in « Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée », op. cité, p. 71.

⁵⁸¹ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 260.

⁵⁸² ZYSBERG André et BURLET René, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle*, op. cité, p. 16 à 35.

⁵⁸³ Soit, selon les sources (campagne des galères entre 50 jours et 5 mois), une durée de campagne des vaisseaux un tiers seulement à 6 fois plus longue que celle des galères.

Mais, ces conditions d'existence, étaient-elles si différentes de celles que connaissaient les équipages des vaisseaux à la même époque ?

G) ... ET A BORD DES VAISSEAUX ?

Une rapide incursion sur quelques sites d'internet dédiés aux vaisseaux est instructive⁵⁸⁴ : « Les animaux sont très présents à bord. On y constate d'abord une faune native : outre les puces, scorpions, mille-pattes, cafards et autres insectes parfaitement adaptés à la vie maritime, on y trouve des rats ». « En mortalité de crise, les pertes [en mer] oscillent entre un cinquième et plus de la moitié [de l'équipage] (le record, si on peut appeler ça un record, est de 61,6% sur un navire de la Royale – le *Palmier* – au XVIII^{ème} siècle). En mortalité ordinaire, le taux de perte varie entre 8 et 5% selon les destinations et la durée de la mission, taux similaire à celui de la Marine marchande. Cela n'inclut pas les décès en captivité ni ceux survenus dans les hôpitaux à terre (+3 à 5%) ». « A la fin du XVIII^{ème} siècle, les vaisseaux de ligne [...] ont pour caractéristiques l'inconfort, l'exiguïté, l'obscurité, la promiscuité, l'insalubrité dans des proportions qu'il est difficile de concevoir de nos jours [...]. La vie à bord est effroyable tant le travail est pénible, les mœurs rudes, l'encombrement invraisemblable [...]. Temps de paix ou temps de guerre, la mort rôde en toutes circonstances ». « Les entreponts sont confinés, mal aérés et obscurs. La partie basse du bâtiment, ou « sentine », dégage une odeur pestilentielle ». « Les bactéries pullulent, les parasites, puces, poux se reproduisent par milliers, les larves de moustiques (transmetteurs de la fièvre ou du paludisme [endémique à cette époque dans certaines régions de France]) prolifèrent. [...] Le vaisseau constitue un foyer d'infection ». « Les cuisines et l'hôpital sont installés sur l'avant du parc à bestiaux. Aussi, en cas d'épidémie, les malades se retrouvent-ils dans l'obscurité couchés dans des cadres avec une natte de joncs pour matelas, respirant un air méphitique, au niveau de leurs déjections ». « En pratique, les équipages ne disposent de vêtements de rechange qu'en quantité insuffisante. Ils lavent leur linge à l'eau de mer jusqu'au pourrissement. Souvent mouillées, leurs hardes dégagent une odeur nauséabonde. [...] les marins [...] sont couverts de crasse et de vermine ». « Le bruit et la puanteur étaient permanents ». « On repeignait régulièrement les ponts en rouge, afin d'éviter que le sang [dans les combats] ne panique l'équipage [...]. Pendant les affrontements, les boulets déchiraient les coques et la mitraille couchait les hommes par dizaines, si bien qu'il n'était pas rare de voir du sang ruisseler par les dalots [...]. On glissait sur le pont couvert d'entailles et de toiles déchirées ». « Les hommes sont frappés sans avoir commis de faute, par la maistrance, parce qu'ils n'exécutent pas les tâches assez vite ou pas assez bien,

⁵⁸⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Man'o'war>, *Condition de vie à bord des vaisseaux* ; <http://souvenirdutemps.xooit.com/t826-vie-a-bord-des-vaisseaux-de-ligne-a-la-fin-du-18e-siecle> ; <http://naval.forumactif.fr/navires-et-histoire-navale-f18/la-dure-vie-des-marins-a-bord-des-vaisseaux-de-ligne> ; *Les vaisseaux de ligne aux 17 et 18^{èmes} siècles*, site du service culturel du Musée de la Marine.

pratique tolérée par les autorités de la plupart des marines européennes. Ils sont aussi battus pendant les batailles quand ils ne font pas leur devoir, comme en attestent les mémoires de Duguay-Trouin ». On peut aussi relever encore que les rations alimentaires étaient très insuffisantes, et le restaient toujours à l'époque de Louis XVI : trois mille cinq cent soixante calories par marin en moyenne les jours fastes, réduites à deux mille neuf cents calories les jours maigres, alors qu'un homme astreint à un travail pénible a besoin de six mille calories par jour et entre trois mille cinq cents et quatre mille en temps normal.

En 1726, une expédition dans les Antilles de la Marine britannique contre l'Espagne se solda par la mort de quatre mille hommes sur un effectif initial de quatre mille sept cent cinquante hommes.

Le site culturel du Musée de la Marine récapitule cet ensemble en quelques mots : « L'entassement à bord est épouvantable [...], [les hommes sont] confinés dans des ponts mal aérés [...]. L'alimentation est exécrable [...], souvent pourrie [...]. On boit du vin et de l'eau généralement corrompue. La mort est omniprésente [...]. Les accidents sont fréquents [...]. Seule une discipline sévère fait accepter ces dures conditions ».

Un extrait de l'ordonnance royale de 1634 sur la discipline au sein des vaisseaux donne une idée générale de cette sévérité : « Qui jurera le nom de Dieu, de la Vierge et des Saints pour la première fois sera 24 heures aux fers, au pain et à l'eau ; à la seconde fois, il aura la cale ; à la troisième fois, il sera jeté à la mer. Celui qui désobéira à son chef ou officier pour la première fois, aura trois coups de corde ; à la seconde, sera passé sous la quille. Il est défendu, sous peine de mort, de mettre la main à l'épée ou au couteau dans le bord. Celui qui querellera ou injuriera son camarade sera plongé trois fois dans la mer [...]. Ceux qui feront des séditions ou révoltes dans les navires seront jetés à la mer. Celui qui jettera des victuailles, dans le bord ou à la mer, aura la cale [...]. Celui qui s'en ira sans congé sera pendu [...] ». Un marin mis aux fers se trouvait menotté aux chevilles et enchaîné comme un forçat ; quant à la « cale », il s'agissait de pendre par les pieds le condamné tenu par un filin à vingt mètres au-dessus de l'eau avant de le lâcher dans le vide puis de bloquer brutalement le câble au moment où l'homme se trouvait au ras de l'eau ; la sanction consistant à « passer sous la quille », c'est-à-dire à être tiré de bord à bord – plus ou moins vite – sous la carène, équivalait souvent à une condamnation à mort. Rappelons qu'il s'agissait là d'hommes libres, indemnes de toute condamnation infamante.

Philippe Masson résume cette situation et ses conséquences en une brève synthèse : « Tout au long de son règne, Louis XIV ne cessera de déplorer « l'aversion presque insurmontable qu'ont les gens de la mer de s'engager à bord des vaisseaux ». Plusieurs raisons expliquent cette aversion. D'abord

l'extrême dureté de la vie à bord des bâtiments de l'époque [...] »⁵⁸⁵.

Et les traversées ne sont pas plus riantes sous le ciel de Méditerranée entre 1545 et 1715 : « Le voyage comportait une grande part de risques liés aux aléas de la navigation. Les tempêtes, les coups de vent, la saleté, la mauvaise nourriture, l'inconfort liée à l'exiguïté des bâtiments, la promiscuité et les maux qui en résultaient étaient les moindres inconvénients de la traversée lorsqu'il n'y avait pas de naufrage ou une attaque des corsaires qui signifiait la captivité en terre barbaresque »⁵⁸⁶.

1.4 SILHOUETTES ET PAVILLONS ETRANGERS

A la fin du XVII^{ème} siècle, les nombreuses galères croisant en Méditerranée se ressemblaient beaucoup, tant dans leur structure générale, quels qu'en aient été les constructeurs, que dans le mode de fonctionnement des navires. Certaines méthodes d'organisation ou techniques pouvaient différer, cependant, d'un Etat à l'autre sur quelques points sans altérer ces ressemblances de façon sensible. Le recrutement et la composition de la chiourme en est un. Barras de La Penne qui eut l'occasion d'examiner quelques galères étrangères⁵⁸⁷ signale aussi des divergences sur des détails de conception et surtout sur le soin apporté à leur construction, sur leur robustesse.

1.4₁ GENES

A l'époque considérée, les galères génoises présentaient la même architecture générale que leurs équivalentes françaises, et des cotes sensiblement identiques, à l'exception d'une mâture et d'une largeur hors tout légèrement plus réduites. Cette dernière caractéristique leur imposait des rames plus courtes ne leur permettant qu'un cheminement réduit dans l'eau. Leur vitesse était donc moindre.

D'une façon générale, selon Barras de La Penne, les galères génoises étaient bien construites, et, particulièrement, fabriquées avec des bois du nord de meilleure qualité que les bois de chêne de Bourgogne et du Dauphiné utilisés en France, ce qui leur procurait une durée de vie supérieure.

Dans le cours de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle et de la première moitié du XVIII^{ème}, la composition des chiourmes embarquées sur les galères de Gênes se présentèrent de la façon suivante⁵⁸⁸, chaque catégorie de rameurs représentant

⁵⁸⁵ MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, op. cité, p. 101.

⁵⁸⁶ FARGANEL Jean-Pierre, *La navigation vers le Levant à l'époque moderne (1545-1715) vue à travers l'exemple de quelques voyageurs français*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, Nantes 2010, p. 161.

⁵⁸⁷ FENNIS Jan, « L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1 », op. cité, p. 115 à 119.

⁵⁸⁸ LO BASSO Luca, « La rame et le croissant. Galères génoises et esclaves musulmans », dans « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 105.

environ un tiers des effectifs totaux :

	Forçats %	Bonnevogliés %	Esclaves %
1646	35,2	37,1	27,7
1668	34,6	31,6	33,8
1682	39,0	32,0	29,0
1684	39,4	31,4	29,2
1751	36,5	29,4	34,1
1760	50,2	25,4	24,4
Moyenne indicative	39,15	31,15	29,70

Malgré l'acquisition d'esclaves, capturés en mer ou achetés – 202 en 1574, 220 en 1662⁵⁸⁹ – ou même loués à leurs « propriétaires », et malgré l'augmentation des salaires des bonnevogliés, l'atteinte des effectifs nécessaires au bon fonctionnement des vogues par l'apport de condamnés resta un problème endémique. Il fut traité au moyen de divers expédients tels que la pression effectuée sur les tribunaux pour qu'ils alimentent en rameurs les navires de combat dont dépendait essentiellement la sécurité de la cité.

Dans la seconde moitié du XVI^{ème} et au XVII^{ème} siècles, Gênes, rivale de Venise, entretint de façon presque constante une flotte publique de six galères⁵⁹⁰, exceptionnellement sept ou dix en 1644, force située dans la mouvance espagnole plutôt que française jusqu'en mai 1684 quand Louis XIV mit un coup d'arrêt brutal à cette obédience. Le port de Gênes abritait aussi une escadre de galères privées louées en cas de besoin aux autorités locales.

Quant à l'emploi de la flotte génoise, Luca Lo Basso en détaille les destinations et les missions dans la seconde moitié du XVI^{ème} siècle : « Entre 1559 et 1607, les galères génoises effectuèrent 1 014 voyages, dont 359 dans les rivières, 122 en Corse, 100 en Espagne, 197 en Sicile, 18 à Civitavecchia, 35 à Livourne et 183 vers d'autres destinations. Sur ces 1 014 voyages, 54,9% ont pour objet le transport de passagers de marque, 14,9% l'escorte de navires ou de convois, 14,3% des missions militaires telles le transport de troupes ou la guerre contre les corsaires, 7,3% le transport de la soie en provenance de Sicile, 5,2% le transport de métaux précieux depuis l'Espagne et 3,4% le transport de bois pour l'arsenal génois »⁵⁹¹. La fonction militaire était nettement secondaire (29,2%), largement dominée par les campagnes de prestige (54,9%). Les navigations relevant du domaine commercial représentaient près de 16% des missions, taux qui augmentera dans le cours du XVII^{ème} siècle du fait de l'accroissement des

⁵⁸⁹ Archivo General de Simancas, Galeras, legajo [liasse ou dossier] 108, folio 272 à 340 ; legajo 14, folio 214.

⁵⁹⁰ LO BASSO Luca, *La rame et le croissant. Galères génoises et esclaves musulmans*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 95 et 96.

⁵⁹¹ Ibidem, p. 97.

voyages consacrés au transport de la soie et du rapatriement des derniers capitaux génois restant dans la péninsule ibérique après la banqueroute espagnole de 1627.

1.4₂ VENISE

La conclusion de l'analyse effectuée par Barras de La Penne sur les galères vénitiennes (figure II-1.4/01) est sévère : « [...] aux galères turques prez, je n'en ay point vû de plus mal construites [...]. Le corps de cette galère, que j'examinais soigneusement, ne me donna pas une grande idée de la capacité des constructeurs vénitiens : elle avait beaucoup plus d'œuvre morte que d'œuvre vive, le corps très petit, plat et resséré, et d'un gabari qui choquait la veüe ».



Figure II-1.4/01 – Galère légère vénitienne du XVI^{ème} siècle, par Raphaël
(Olivier Chalint et Jean-Christophe Dartoux, « La mer vénitienne », Imprimerie nationale, 2010)

Il cite, notamment :

- ♦ Des *apostis* doubles et pesants,
- ♦ Des *boutasses*⁵⁹² (figure II-1.4/02) qui sortent trop en dehors du bâtiment et sont presque parallèles à la surface de l'eau, de sorte que sous une risée de vent un peu forte mettant « la galère à la bande, elle doit se relever avec peine ».
- ♦ La *conille* plus courte d'un tiers de celle des galères françaises, rendant mal pratiques les manœuvres des fers et des canons.
- ♦ L'*aiguille du timon*⁵⁹³ « n'est pas moins grossière que leurs ancres »

⁵⁹² Boutasses : pièces de bois clouées par-dessous les cols de latte et constituant un prolongement de bordage au-delà de l'œuvre vive (figure II-1.4/02).

⁵⁹³ Aiguille du timon : ferrure supérieure du timon, dont la qualité et le réglage influent sur la manœuvre du timon.

- ♦ « La poupe de cette galère sur l'arrière avait une saillie extraordinaire et de mauvais goût »

Et, il termine en guise de synthèse : « Tout ce bâtiment en général me parut très grossier et mal construit ».

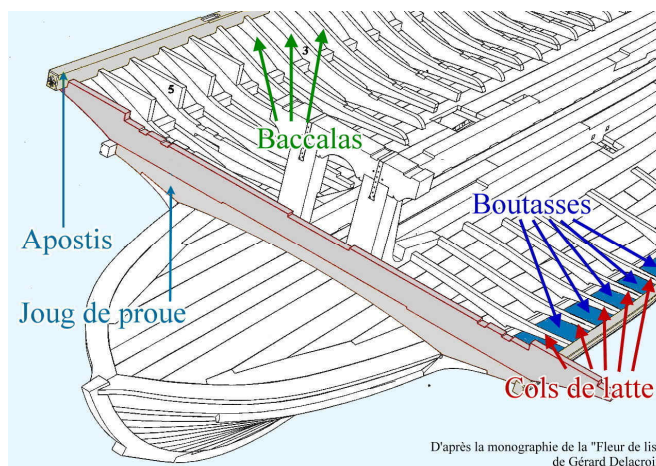


Figure II-1.4/02 – Cols de latte, boutasses et baccalas sur une galère française
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

Jusqu'en 1545, les chiourmes vénitiennes étaient composées en totalité de bonnevogliés. Devant la réduction progressive de cette source se posa pour la Sérénissime un problème de recrutement plus aigu encore que pour les autres Etats maritimes de Méditerranée. En effet, dans le but de préserver ses privilèges commerciaux et possessions en Méditerranée orientale, elle avait signé avec les Ottomans une série d'accords aux termes desquels elle s'interdisait d'employer des esclaves turcs sur ses galères. Il lui fallut donc développer une active politique destinée à augmenter l'attractivité de la fonction de bonnevogliés, ce qu'elle fit à travers des salaires améliorés – permettant, en particulier de rembourser des dettes condamnables –, des exemptions de corvées publiques accordées à la famille de l'engagé pour le temps de son contrat, des exemptions fiscales, des commutations de peine, etc. En 1522, une conscription obligatoire fut imposée aux habitants des fiefs conquis sur la Terre Ferme. Parallèlement, les vassaux dalmates durent appliquer à leurs populations un régime de réquisition destiné à fournir des rameurs à la flotte. Malgré ces mesures, la cité dut enrôler des condamnés pour compléter les vogues, et, au début du XVII^{ème} siècle, ses prisons leur fournirent environ cinq cents hommes par an⁵⁹⁴. Mal nourris, mal soignés, la mortalité dans leurs rangs atteignit jusqu'à 60 % des effectifs avant que les autorités, alarmées par cette situation, réduisent le temps de condamnation des forçats à un maximum de douze ans. Après la conquête de Candie par les Turcs en 1669, le Sénat vénitien se sentit délié de ses engagements envers le Sultan, et l'esclavage des Turcs en usage

⁵⁹⁴ STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)*. *Miroir des mises en servitudes*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 88.

dans toutes les autres flottes chrétiennes de Méditerranée fut adopté sur les galères de Venise.

La flotte vénitienne comptait environ vingt quatre galères de façon relativement permanente au XVI^{ème} et au XVII^{ème} siècles, mais, en cas de situation critique, telle que celle qui conduisit à la bataille de Lépante (1571) ou la guerre de Candie (1648 à 1669), Venise pouvait en armer rapidement une centaine ou même davantage⁵⁹⁵.

1.4₃ EMPIRE OTTOMAN

Les constatations faites par Barras de La Penne le portaient à considérer que les galères turques (figure II-1.4/03) étaient certainement les plus médiocres de

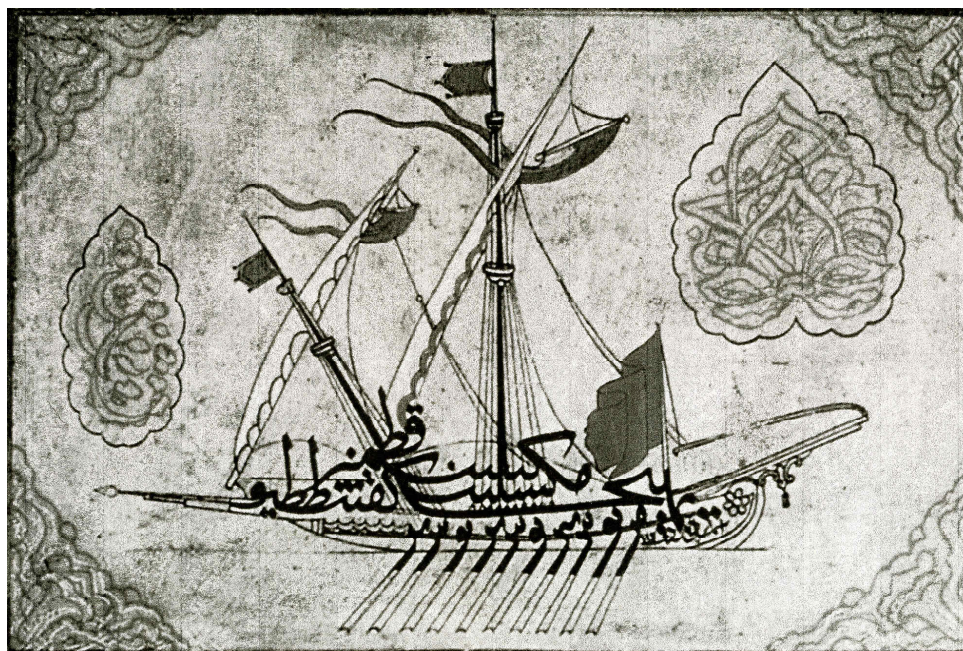


Figure II-1.4/03 – Croquis d’une galère ottomane
(Carte postale éditée par le musée Topkapi, Istanbul ; courtoisie de M. Philippe Rigaud)

toutes celles qui croisaient en Méditerranée : « Dans le même tems – c’est en 1698 – je vis à Civitavechia⁵⁹⁶ le corps d’une galère du Grand Seigneur⁵⁹⁷, qui avoit été prise depuis peu de tems. Je n’ai rien veü en ce genre de plus grossier : aussi ne pris je pas la peine d’en mesurer les proportions. Ce que je remarquai de plus singulier, est une espèce d’appui sous les baccalas en dehors fait avec une pièce de bois courbée, qui partant du bord du trinquenin (figure II-1.2/08) embrasse diagonalement un certain nombre de baccalas (figure II-1.4/02), trois ou quatre, et aboutit à l’apostis ; c’est une espèce de soute frein [ou sottefrain]

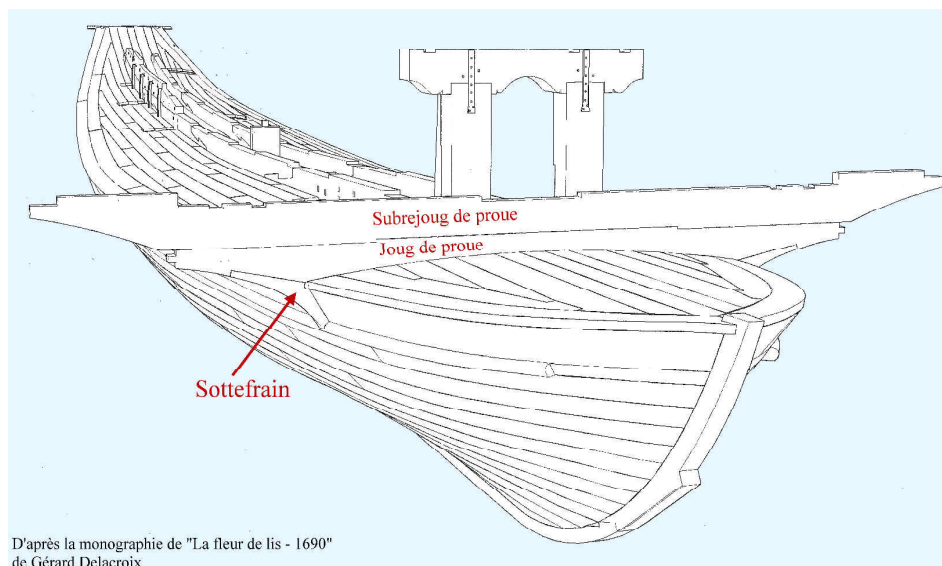
⁵⁹⁵ TENENTI Alberto, *Cristoforo da Canal : la marine vénitienne avant Lépante*, SEVPEN (bibliothèque générale de l’Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI^{ème} section), Paris, 1962, p. 64 et 88.

⁵⁹⁶ Port italien du Latium, dans la région de Rome.

⁵⁹⁷ L’un des titres du sultan ottoman.

aussi inutile que grossier » (figure II-1.4/04).

Le recrutement des rameurs des galères ottomanes se faisait en partie par un système de conscription qui s'imposait aux sujets du sultan. L'autre partie des



D'après la monographie de "La fleur de lis - 1690"
de Gérard Delacroix

Figure II-1.4/04 – Illustration d'un sottefrain sur une galère française
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008)

vogues, la quasi-totalité, était composée d'esclaves. Il ne semble pas qu'il y ait eu un nombre significatif de forçats à bord de ces bâtiments.

Ces esclaves étaient des Chrétiens, catholiques et orthodoxes, principalement issus de Pologne, de Hongrie et d'Ukraine où les raids tartares constituaient de grands pourvoyeurs de captifs. Dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, 80 à 90% des chiourmes ottomanes provenaient ainsi des régions slaves et grecques, 15% seulement étant composé d'esclaves originaires d'Italie, d'Espagne et des autres nations d'Europe de l'ouest⁵⁹⁸. Une raison économique expliquait cette différence : les Occidentaux valant davantage que les autres captifs en termes de rançon, ils étaient généralement réservés à ce commerce florissant.

Selon les époques de paix ou de guerre, la flotte turque comprenait entre trente et cent galères dans le cours des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles, et pouvait rapidement en augmenter le nombre en cas de circonstances exceptionnelles⁵⁹⁹, jusqu'à deux cent trente à Lépante ou cent trente huit lors du Grand Siècle de Malte en 1565.

1.4₄ ÉTATS PONTIFICAUX

Le jugement de Barras de La Penne est positif sur les galères pontificales, dont plusieurs éléments lui semblent plus robustes que l'équivalent sur les galères françaises. Son avis peut être résumé en ces termes : « Dans le même temps que

⁵⁹⁸ STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)*. *Miroir des mises en servitudes*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 85.

⁵⁹⁹ Ibidem, p. 88 et 89.

je vis cette galère [celle de la flotte vénitienne], les constructeurs du Pape en construisoient une pour les Siciliens, d'une construction beaucoup meilleure et plus conforme à la notre. Leur gabari n'est pas si beau ni leur travail si recherché, mais ils n'emploient que de bon bois [...] ».



Figure II-1.4/05 – Galère d'Ancône, état pontifical, de la fin du XVI^{ème} siècle (détail)
(Musée du Vatican, galerie des cartes géographiques ; cliché Patrice Grimald)

La flotte des galères portant l'étendard pontifical était composée de six à sept navires. Il est vraisemblable que leurs vogues étaient essentiellement composées de Turcs et de Barbaresques capturés dans les combats, ou achetés selon les usages de l'époque.

1.4₅ ESPAGNE

Barras de La Penne ne fait pas mention des Espagnols dans son appréciation technique des galères étrangères. Peut-être est-ce une façon de considérer qu'elles ne justifient pas de remarque particulière tant elles sont proches des constructions françaises. La plupart des galères espagnoles sortaient de l'arsenal de Barcelone, de sorte que la Catalogne constitua le creuset de la tradition hispanique de ce corps prestigieux. Les maîtres constructeurs catalans furent réputés à travers tout le bassin méditerranéen, et, au début des années 1660 lors de la fondation de la flotte des galères de Louis XIV, leur expérience influença les charpentiers français.

Pour remédier aux difficultés chroniques de constitution des vogues, difficultés analogues à celles connues dans toutes les flottes chrétiennes de Méditerranée, l'Espagne fit un large appel aux bonnevogliés et aux esclaves. A titre d'exemple, la composition des chiourmes de deux galères en campagne dans le cours de juillet 1641 se présentait de la façon suivante⁶⁰⁰ :

Forçats	94	17,74 %
Bonnevogliés	302	56,98 %
Esclaves	134	25,28 %
Total	530	100,00 %

Dans une escadre espagnole de cinq galères résidant à Gênes entre le 13 mai 1661 et le 14 mars 1662 la répartition se faisait ainsi⁶⁰¹ :

Forçats	344	26,65 %
Bonnevogliés	540	41,83 %
Esclaves	407	31,53 %
Total	1 291	100,00 %

Pour attirer des bonnevogliés, deux méthodes furent principalement employées : l'augmentation des salaires, et l'instauration d'une sorte de contrat dont la durée était calquée sur celle nécessaire au remboursement des dettes du bonevoglie.

Une partie des esclaves provenait de captures lors de combat en mer ou étaient achetés sur les marchés traditionnels des rives de la Méditerranée, et le solde des besoins, variable selon les époques, était couvert par des razzias commises au sein des peuples « ennemis de la Foi », essentiellement des Musulmans ou des Chrétiens orthodoxes issus de tout l'empire continental constitué par Charles Quint. Une analyse effectuée par Alessandro Stella⁶⁰² sur deux « échantillons témoin » d'esclaves pour en relever les origines permet les évaluations suivantes⁶⁰³, intéressantes malgré leur faiblesse numérique :

	En 1575		En 1650	
Origine Afrique du Nord	106	27,97 %	88	57,89 %
Origine Turquie	113	29,82 %	42	27,63 %
Origine Europe occidentale	30	7,92 %	10	6,58 %
Origine Europe centrale	130	34,30 %	12	7,89 %

⁶⁰⁰ Archivo General de Simancas [près de Valladolid], Galeras, legajo [liasse ou dossier] 116, folio 226 à 230.

⁶⁰¹ Archivo General de Simancas, Galeras, legajo [liasse ou dossier] 14, folio 211 à 214.

⁶⁰² STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles). Miroir des mises en servitudes*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 79.

⁶⁰³ Archivo General de Simancas, Galeras, legajo [liasse ou dossier] 117, folio 241 à 295, et leg. 108, folio 385 à 504.

Total	379 100,00 %	152 100,00 %
-------	--------------	--------------

Il apparaît qu'entre 1575 et 1650, la proportion des esclaves musulmans s'est fortement développée, passant de 58 % en 1575 à 86 % en 1650, tandis que le taux de ceux issus d'Europe centrale (les « Slaves », de confession essentiellement orthodoxe) se réduisait, de 34 % en 1575 à 8 % en 1650.

De la sorte, les chiourmes espagnoles – bonnevogliés, forçats et esclaves – constituaient un incroyable kaléidoscope d'hommes issus non seulement de toutes les régions d'Espagne péninsulaire mais aussi des Flandres à la Bohême, de Milan aux Pouilles, de la Bosnie à la mer Noire, et d'Alexandrie à Fez.

Une idée des crimes et délits ayant entraînés une condamnation aux galères est donnée dans le *Cahier des forçats reçus à Carthagène sur la Patronne Réale [réale] le 9 décembre 1578*, contenant des extraits des jugements des tribunaux⁶⁰⁴, qui peuvent être résumés de la façon suivante :

Vagabondage (condamnation exprimée)	4	
Condamnation sans sentence motivée, essentiellement pour marginalité ⁶⁰⁵ et vagabondage	41	
Total vagabondage et marginalité	45	31,03 %
Vols sans violence	73	50,34 %
Violences dont meurtres	10	6,90 %
Viol	1	0,69 %
Affaires de morale	7	4,83 %
Affaires de religion	4	2,76 %
Divers	5	3,45 %
Total	145	100,00 %

Les deux causes premières d'expulsion de la société espagnole par une condamnation aux galères se rapportaient à des vols et à la marginalité sociale, cette dernière conduisant souvent à commettre les premiers.

Au XVII^{ème} siècle, contrairement au siècle précédent durant lequel la perpétuité frappait un tiers environ des condamnations aux galères, le temps moyen d'un séjour contraint sur les galères du roi était compris entre trois et six ans. La mortalité au sein des vogues, cependant, fluctuante selon les époques de paix ou de guerre et les épidémies, était élevée : 19 % sur les cinq galères basées à Gênes entre mai 1661 et mars 1662⁶⁰⁶ survenue principalement au port.

⁶⁰⁴ Archivo General de Simancas, Galeras, legajo [liasse ou dossier] 108, folio 481 à 504, relevé dans STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)*. *Miroir des mises en servitudes*, op. cité, p. 80 et 81.

⁶⁰⁵ Étaient généralement considérés comme marginaux ceux qui vivaient d'expédients en marge de la société, tels que, par exemple, tous ceux que l'on pouvait apparenter à une « cour des miracles ». Incontrôlables, sources de désordres et même potentiellement dangereux pour la société, celle-ci s'en défendait en les expulsant de son sein.

⁶⁰⁶ Archivo General de Simancas, Galeras, legajo [liasse ou dossier] 14, folio 211 à 214.

En 1564, l'Espagne entretenait quarante galères, effectif qu'elle conservera au XVII^{ème} siècle à quelques unités près en fonction des campagnes à mener. Elles étaient stationnées à Barcelone, à Carthagène en Murcie, et à Cadix. La flotte d'Espagne comprenait aussi des navires sous pavillons alliés, entre douze et vingt galères de Sicile, et entre douze (en 1568) et trente (en 1571) galères de Naples⁶⁰⁷.

1.4₆ ORDRE MILITAIRE ET HOSPITALIER DE SAINT-JEAN DE JERUSALEM, UNE PUISSANCE ATYPIQUE

Barras de La Penne n'a pas non plus étudié les galères de l'Ordre de Malte, qu'il convient cependant de mentionner ici étant donné leur implication et leur



Figure II-1.4/06 – « Isle de Malthe et celles du Goze et de Comino », 1722, Nicolas de Fer (détail).
(Musée Réattu – ex-Grand prieuré de l'Ordre de Malte à Arles ; cliché Patrice Grimald)

notoriété en Méditerranée jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle : « [...] de par sa vocation de défenseur de la Chrétienté contre les ennemis du Christ, l'Ordre [de Malte] se considère en guerre permanente avec les Turcs et les Barbaresques. Une trêve, indéfiniment renouvelée, ayant été conclue en 1581 entre Philippe II [d'Espagne (1527-1598)] et Sélim II [1524-1574], et les Espagnols dorénavant préoccupés davantage par les problèmes de la mer Océane, les grands

⁶⁰⁷ STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)*. *Miroir des mises en servitudes*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, op. cité, p. 88.

affrontements ont cessé avec la Porte. Restent, face-à-face, les corsaires barbaresques et les chevaliers de Malte, qui, ni les uns ni les autres, ne se soucient de trêve. Entre eux, c'est un combat à mort permanent »⁶⁰⁸.

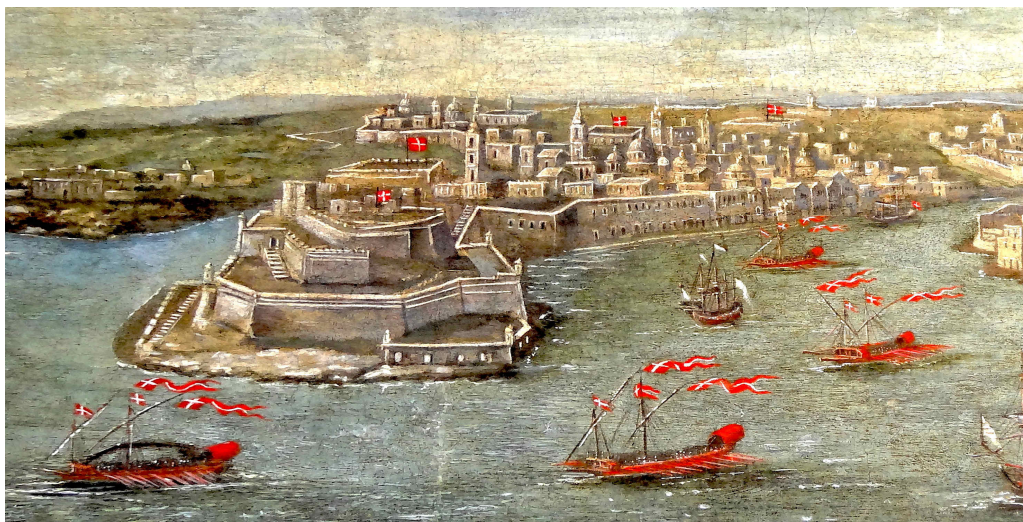


Figure II-1.4/07 – La Valette, appareillage d’une escadre de galères de l’Ordre de Malte (détail)
(Palais magistral de l’Ordre souverain de Malte, Rome ; cliché Patrice Grimald)

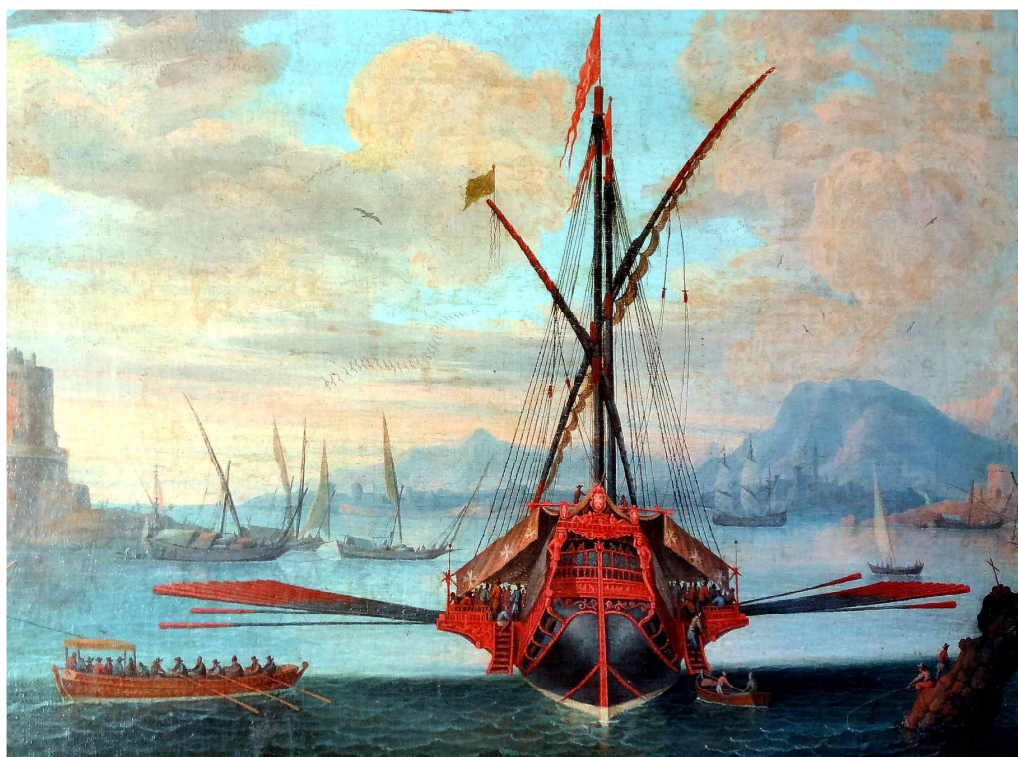


Figure II-1.4/08 – Galère magistrale de l’Ordre de Malte
(Palais magistral de l’Ordre souverain de Malte, Rome ; cliché Patrice Grimald)

L’Ordre disposait d’une flotte de galères réduite – six à sept bâtiments basés à La Valette (figures II-1.4/06 et 07), à coque noire pour la magistrale (figure II-1.4/08), rouge pour les autres – mais redoutée du fait de la valeur réputée des

⁶⁰⁸ PETIET Claude, *Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères*, op. cité, p. 30.

chevaliers qui combattaient à bord⁶⁰⁹.

Le pavillon de l'Ordre était, en mer, salué en premier par toutes les forces navales des Etats chrétiens, sauf par les bâtiments pontificaux. Ses galères étaient considérées parmi les meilleures et les plus robustes. Outre les prises qui étaient réarmées, elles étaient commandées sur le continent faute de bois sur l'île de Malte, souvent aux constructeurs des Etats pontificaux mais aussi à Gênes, et fabriquées sous le contrôle étroit de membres de l'Ordre. La conception de ses galères, depuis le cours du XVII^{ème} siècle, présentait un particularisme, l'arbre de méjane ou mât de misaine qui, contrairement à l'organisation du gréement des vaisseaux, était installé à l'arrière de la galère en lieu et place du mât d'artimon de ces derniers. La voile de méjane permettait d'équilibrer l'action de celle des deux autres mâts, favorisait la remontée au vent, et, dans la tempête, facilitait le pilotage du navire. Cet équipement sera adopté au XVIII^{ème} siècle par les autres flottes méditerranéennes, en particulier par la flotte de France.

Les chevaliers embarqués sur les galères de la « Religion » étaient des moines-soldats qui, tous après avoir prononcé les trois vœux de pauvreté, de charité et d'obéissance, devaient rester à Malte pour quatre « caravannes » au moins, c'est-à-dire quatre campagnes à la mer, deux à quatre ans consécutifs. L'année comptait deux caravannes, l'une durant le premier semestre, l'autre durant le second, les galères de l'Ordre étant les seules qui osaient habituellement naviguer pendant l'hivernage en Méditerranée, malgré les tempêtes. Lors de circonstances exceptionnelles, comme le Grand Siège de Malte ordonné en 1565 par Soliman le Magnifique, les chevaliers dispersés en Europe pouvaient recevoir de l'Ordre un rappel impératif « en couvent » pour revenir combattre en son sein.

A l'exclusion du commandement de la galère posté sur l'espale ou dans le carrosse, les chevaliers restaient parqués sur les courroirs entre les rames, tout comme les soldats du Roi. L'un d'eux, le chevalier du Bois de La Ferté écrivit : « Ce n'est pas une petite peine de ne point descendre à terre, d'avoir beaucoup de répugnance pour la mer, d'être les uns sur les autres dans un air infecté, de coucher à deux sur une table et de ne pouvoir trouver un endroit où être seul ; il faut faire un saint usage de toutes ces incommodités pour le salut »⁶¹⁰.

Les campagnes des navires de l'Ordre répondaient à quatre types de missions :

- ♦ Destruction de tous les navires ennemis (Ottomans et Barbaresques, flottes d'Etat, corsaires et pirates), protection corollaire des routes maritimes et des rivages.
- ♦ Débarquements et expéditions punitives en terres ennemies.

⁶⁰⁹ Outre les galères, l'Ordre possédait des galiotes, deux galions (à partir du milieu du XVI^{ème} siècle), une caraque (sorte de galéasse), et, au XVII^{ème} siècle, deux vaisseaux de hauts bords.

⁶¹⁰ JARDIN Prosper et GUYARD Philippe, *Les chevaliers de Malte*, Perrin, Paris, 2002, p. 167 et 168.

- ♦ Protection des lignes de ravitaillement de Malte, tout ou presque y étant importé.
- ♦ Attaque de tous navires naviguant sur les routes de liaison maritime de l'empire ottoman, les deux principales étant la « caravanne d'Alexandrie » joignant Alexandrie, la côte levantine et Istambul, et la route de la côte africaine joignant les différents ports de Barbarie jusqu'à Alexandrie. Cette dernière ligne était empruntée par les pèlerins de La Mecque.

Les vogues étaient composées de quelques bonnevoglies, de Turcs et de Barbaresques généralement capturés dans le cours des combats ou lors d'expéditions sur les côtes des régions musulmanes, et de forçats. Cette dernière population groupait des rênégats condamnés par le Saint-Office⁶¹¹, l'Inquisiteur vouant, depuis 1597, les apostats à la rame plutôt qu'à la mort⁶¹², et de galériens fournis en cas de nécessité pressante par diverses puissances chrétiennes, l'Espagne en particulier. En 1637, l'équipage de la galère magistrale était composé de quatre-vingt-dix bonnevoglies, deux cent quatre-vingts esclaves et forçats, et cent quatre-vingt-dix gens de mer ou de guerre. Les effectifs des cinq autres galères comptaient, en moyenne, soixante-dix bonnevoglies, deux cent dix esclaves et forçats, et cent soixante gens de mer ou de guerre⁶¹³. Ces derniers, hormi les membres de l'Ordre – chevaliers et servants d'armes –, étaient en majorité des Maltais auxquels s'ajoutaient une fraction composée d'étrangers établis dans l'île.

Les vogues étaient convenablement nourries, l'alimentation à bord étant pour tous « frugale et saine [...]. L'Ordre veillait soigneusement au ravitaillement en vivres frais, et allait jusqu'à embarquer un véritable poulailler d'une cinquantaine de volailles qui s'ébattaient le long des bancs des rameurs. [...] Pour le reste de l'équipage [dont la vogue] biscuits, légumes en salade avec huile et vinaigre. Chacun avait droit à quarante onces [1,22 kg.] de pain par jour. Les rameurs recevaient [en outre] du vin pour les rafraîchir et, lors de longues périodes de nage, on leur distribuait du cacao chaque après-midi »⁶¹⁴. De même, dans la plus stricte tradition de l'Ordre, les blessés et malades étaient soignés avec prévenance : « Les malades à bord étaient traités avec la même sollicitude qu'à l'hôpital [de l'Ordre : « Nos seigneurs les malades », sans distinction de religion], avec un luxe d'attentions inconnu ailleurs : vaisselle, serviettes, etc. Le tolar des marins⁶¹⁵ était parfumé au romarin quatre fois par jour, et parfois aspergé de vinaigre, l'antiseptique pour lors le plus en

⁶¹¹ Le Saint-Office est une congrégation de la curie romaine, dont la vocation initiale consistait à lutter contre les hérésies et les apostasies (reniement de la Foi).

⁶¹² En Iran et en Arabie saoudite, l'apostasie est toujours aujourd'hui un crime d'Etat passible de la peine de mort.

⁶¹³ BROGINI Anne, *Malte, frontière de la Chrétienté (1530-1670)*, Ecole française de Rome, Rome, 2006, p. 260 à 262.

⁶¹⁴ JARDIN Prosper et GUYARD Philippe, *Les chevaliers de Malte*, op. cité, p. 171 et 172.

⁶¹⁵ Espace à l'intérieur de la galère.

usage »⁶¹⁶.

L'exceptionnelle efficacité de cette flotte, malgré son format réduit, était universellement reconnue : « Les galères de Malte, renommées pour leur maniabilité et leur rapidité, étaient des modèles du genre au XVII^{ème} siècle en Europe. Aussi le marquis de Seignelay [...] envoya t-il un émissaire étudier la question. Ce personnage, Guillaume de Viviers, fit un rapport très complet sur le sujet. Il note, en particulier, le bon armement et la qualité des équipages, ainsi que celle des bas officiers. Par contre, il constate l'instabilité des cadres, changés tous les deux ans [les officiers souhaitaient généralement être relevés au bout de deux ans « du fait des frais énormes causés par l'entretien des vaisseaux qui est à leur charge. 8 à 10 000 écus »⁶¹⁷]. « L'équipage est bien entraîné et bien traité ; la nourriture est bonne ; les blessés sont soignés [...]. Tous ces éléments, outre la bravoure et la folle audace des chevaliers, contibuaient à la supériorité indiscutable des galères de la Religion »⁶¹⁸. En 1790, un gentilhomme languedocien calcula que la France faisait tous les ans, grâce aux croisières de Malte, l'économie d'un armement de six semaines destiné à assurer la libre navigation dans le golfe du Lion. « En cas de guerre avec les Barbaresques, le roi serait forcé d'armer six vaisseaux. Malte maintient l'indépendance dans la Méditerranée. Il est pour la France un port et une barrière »⁶¹⁹.

Peu après sa naissance, dès le XII^{ème} siècle, par des actes pontificaux qui s'imposaient à tous les Etats chrétiens, l'indépendance de l'Ordre fut établie envers toute autorité ecclésiastique et laïque. De ce fait, en qualité d'Etat souverain, dont la vocation conjugait alors un dévouement universel d'assistance humanitaire et un engagement militaire contre les « ennemis du Christ », les opérations navales qu'il menait contre les Musulmans constituaient une guerre légitime : il était entendu alors que « la Religion peut armer n'importe quelle sorte de navire pour faire la guerre aux Infidèles conformément à la profession de cette Sainte Milice »⁶²⁰. Il relevait donc de la mission essentielle de l'Ordre de « courir sus à tous les navires infidèles, ainsi qu'à tous ceux qui voulaient pactiser avec lui »⁶²¹. C'est ainsi que « à partir du XVII^{ème} siècle, Malte [...] représenta indiscutablement la référence par excellence de la course chrétienne, au même titre qu'Alger ou Tunis symbolisaient la course barbaresque »⁶²².

⁶¹⁶ JARDIN Prosper et GUYARD Philippe, *Les chevaliers de Malte*, op. cité, p. 172.

⁶¹⁷ ENGEL Claire Eliane, *Les chevaliers de Malte*, Les Presses Contemporaines, Paris, 1972, p. 86.

⁶¹⁸ Catalogue de l'exposition « L'Ordre de Malte et la France de 1530 à nos jours », musée national de la Légion d'Honneur et des Ordres de Chevalerie, 1988-1989, p. 50.

⁶¹⁹ « L'Ordre de Malte, les chevaliers de l'humanitaire », ouvrage rédigé et édité par l'association française des membres de l'Ordre de Malte avec le concours des archives de l'Ordre souverain de Malte, Paris, 1999.

⁶²⁰ Archives de l'Ordre de Malte, réf. 102, folio 86r., 24 décembre 1607.

⁶²¹ BROGINI Anne, *Malte, frontière de la Chrétienté (1530-1670)*, op. cité, p. 254.

⁶²² Ibidem, p. 253.

A vrai dire, d'autres Etats favorisaient les campagnes privées contre les croisières musulmanes, par exemple l'Espagne avec les corsaires des Baléares, et le grand duc de Toscane avec les armements basés à Livourne qui abritait aussi les galères de l'Ordre des chevaliers de San Stefano. Cependant, l'étendard des Hospitaliers, particulièrement glorifié depuis leur mémorable victoire contre les armées de Soliman le Magnifique à l'issue du Grand Siècle de La Valette en 1565, et le rejet à la mer du débarquement turc à Malte en 1614, était devenu la bannière de ralliement des Chrétiens en lutte contre l'Islam. De ce fait, individuellement ou groupés en compagnies, de nombreux marins, des chevaliers et des servants d'armes, sollicitèrent du Grand Maître une lettre de course. Dans la demande, l'armement devait être précisé⁶²³, ainsi que l'objet et la destination de l'opération proposée : l'Ordre n'envisageait aucunement de mêler ses couleurs à des actions divergeant de ses objectifs, ni de les aventurer dans des combats engagés en infériorité patente. Il était exigé aussi que les routes empruntées par les corsaires battant pavillon de l'Ordre ne s'écartent pas de celles où croisaient ses propres navires : les zones d'opération navale étaient ainsi expressément signifiées. A partir de 1605, le Tribunal des Armements définit avec rigueur les règles s'appliquant à ces activités, et jugea les différents qui pouvaient en provenir, leur imposant ainsi un cadre juridique et institutionnel.

Le tableau ci-dessous présente les mouvements des navires armés pour la course entre 1585 et 1635⁶²⁴ :

DEPARTS EN COURSE ENTRE 1585 ET 1635

Origines des demandeurs de la lettre de course	1585- 1595	1595- 1605	1605- 1615	1615- 1625	1625- 1635	Total
Membres de l'Ordre ⁶²⁵	4	29	32	48	29	142
Maltais	5	18	24	39	22	108
Français	5	6	12	24	13	60
Siciliens	3	13	8	9	5	38
Grecs (de confession romaine)	1	3	3	5	2	14
Divers ⁶²⁶	6	7	5	4	3	25
Total	24	76	84	129	74	387

En cinquante ans, trois cent quatre-vingt sept navires corsaires prirent la mer

⁶²³ Des navires de type très divers étaient armés pour la course : galiotes, frégates (petits galions), brigantins, caïques, felouques, chébecs, galions, tartanes et polacres. L'une des conditions de l'obtention de la lettre de course était que le navire soit adapté à l'opération projetée, notamment en termes de navigation et de combat (BROGINI Anne, *Malte, frontière de la Chrétienté (1530-1670)*, op. cité, p. 259).

⁶²⁴ Archives de Malte, réf. 442 à 465.

⁶²⁵ Le (ou les) membre(s) de l'Ordre, armateur(s) privé(s) d'un navire et titulaire(s) d'une lettre de course n'embarquai(en)t pas obligatoirement, mais pouvai(en)t confier celle-ci, sous leur propre responsabilité, à un capitaine chargé de la campagne à la mer.

⁶²⁶ Essentiellement des Espagnols, Ragusins, Vénitiens et Génois.

sous l’emblème de l’Ordre, soit, en moyenne, huit par an, compte-tenu de deux appareillages annuels durant la décennie 1585-1595, et de treize annuels entre 1615 et 1625. Les campagnes des corsaires s’effectuaient généralement au cours des quatre à six mois que durait la saison propice à la navigation. En 1615-1625, c’est donc deux à trois corsaires maltais qui prenaient la mer chaque mois.

A cette même époque, un nouveau danger apparut : des corsaires protestants anglais et hollandais, agissant souvent aux côtés de corsaires ou de pirates musulmans, surgirent en Méditerranée et attaquèrent les navires transportant le fret destiné à Malte pour s’en saisir. Ils naviguaient sur des vaisseaux de hauts bords qui leur permettaient des campagnes hivernales, faisant ainsi peser toute l’année une grave menace sur les communications de l’Ordre. De plus, dans la mouvance des opérations conjointes menées avec les Barbaresques, ils leur transmirent les derniers progrès en matière de construction navale.

La course maltaise était ainsi devenue « pour l’Ordre, pour les insulaires et aux yeux des puissances de l’Europe méditerranéenne, une réponse à l’extraordinaire essor des pôles barbaresques d’Alger, de Tunis et de Tripoli, et à la présence, récente mais fort envahissante, des corsaires d’Europe du Nord »⁶²⁷.

1.47 ETATS DE SAVOIE-SICILE

Au milieu du XVI^{ème} siècle, fut aménagée une darse au pied du fort Saint-Elme à Villefranche dans le comté de Nice, fief du duc Emmanuel Philibert de Savoie



Figures II-1.4/09 et 10 – La vieille forme subsistant de Villefranche-sur-Mer
(Clichés Patrice Grimald)

(1528-1580). Elle accueillit ses galères au mouillage. Celles-ci étaient alors achetées à des armements étrangers pour servir ses ambitions qui visaient à faire de son duché le bras droit de l’Espagne, et à acquérir ainsi un prestige international de premier plan.

L’objectif naval des ducs de Savoie successifs fut, dès lors, de constituer une

⁶²⁷ BROGINI Anne, *Malte, frontière de la Chrétienté (1530-1670)*, op. cité, p. 275.

flotte d'une dizaine de galères. Ils n'en eurent jamais que trois ou quatre, cinq exceptionnellement, auxquelles s'ajoutaient les trois unités de l'Ordre de Saint-Maurice-et-Saint-Lazare créé par Emmanuel Philibert en 1572 pour combattre les navires de l'Islam.

En 1557 Villefranche reçut les premières galères importées. A partir de 1582, ses charpentiers les construisirent eux-même dans une forme aménagée à cette fin (figures II-1.4/09 et 10).

La nourriture des galériens consistait dans trente onces (0,92 kilogramme) de biscuit par jour, une soupe de riz ou de fèves trois fois par semaine, du vin, de l'huile et du vinaigre servis en cas d'efforts physiques particuliers. Leur habillement était renouvelé deux fois par an⁶²⁸.

La composition des vogues n'est pas bien connue, mais il est très vraisemblable qu'elle obéissait aux standards de l'époque en la matière. L'hôpital des forçats figuré sur les plans anciens du port de Villefranche atteste la présence de cette population carcérale. En outre, à l'extrémité du môle, du côté de la mer, une mosquée, édifiée pour les esclaves musulmans servant sur les galères de Savoie, a subsisté jusqu'en 1773.

II- L'EPEE ET LE CANON

Dans le cours du XVII^{ème} siècle, le système d'armes naval évolue. La galère, dans sa fonction de base, constituait une plateforme de transport de combattants au corps à corps. Le vaisseau, quant à lui, constitua avant tout une plateforme d'artillerie dont la finalité première consistait à détruire l'adversaire par des tirs à distance. Deux techniques, deux cultures. Les canons vont imposer leurs redoutables capacités destructrices. Pourtant, longtemps encore les galères du Roi-Soleil vont concourir à sa renommée et en porter l'image.

2.1 DEVELOPPEMENT DES VAISSEAUX

Lorsque Philippe Auguste et le pape Innocent III s'engagèrent en 1190 dans la troisième croisade, les navires de guerre étaient des galères à Gênes sur une flotte largement composée de galères. Ces navires avaient des hauts bords et de coques rondes, longs d'une quinzaine de mètres et larges de treize mètres environ, qui portaient deux ou trois ponts et étaient équipés de voiles latines ou, pour certains, de voiles carrées. Ils disposaient de plusieurs ponts et pouvaient ainsi embarquer entre huit cents et mille passagers dans un inconfort que l'on ne peut plus se représenter aujourd'hui. Au-dessus de leur poupe et de leur proue se dressaient deux structures surélevées, initialement des tours amovibles puis des « châteaux », dont la plateforme supérieure permettait aux archers et aux arbalétriers de

⁶²⁸ BOTTIN Michel, *La gestion des galères de Savoie – 1560-1637. Aspects administratifs et comptables*, <http://comptabilité.revues.org/736>, p. 5.



UNE GALERE A VERSAILLES

RECONSTITUTION DE LA REALE DU GRAND CANAL CONSTITUTE EN 1685

THESE DE DOCTORAT EN HISTOIRE
UNIVERSITES D'EVRY, DE PARIS I, DE RENNES ET DE MONTBELIARD-BELFORT

PATRICE GRIMALD

LIVRE 2/2

SOMMAIRE DU LIVRE 2/2

II- <u>L'EPEE ET LE CANON</u>	269
2.1 DEVELOPPEMENT DES VAISSEAUX	269
2.2 LE PRESTIGE PERSISTANT DES GALERES DE FRANCE	277
2.2 ₁ Fonctions des galères au tournant des XVII et XVIII ^{èmes} siècles	279
A) Permanence des missions courantes	279
B) Les galères dans les batailles	280
2.2 ₂ Rayonnement socio-politique des galères de France à la fin du XVII ^{ème} siècle : servir la Foi, la Justice et le Roi	287
A) La magnificence des galères : élégance, faste et appareil ; une communication politique et diplomatique influente	287
B) Dignité du service à bord : « ces Messieurs des galères »	289
III- <u>LES GALERES AUJOURD'HUI</u>	292
3.1 LA SURVIVANCE DES GALERES	292
3.1 ₁ Une reconstitution sous Napoléon III	292
3.1 ₂ Les reconstitutions et témoignages survivants	293
A) Les reconstitutions actuelles	295
B) Les graffitis navals	298
3.2 HISTORIOGRAPHIE DE LA FLOTILLE ET DE LA REALE DE VERSAILLES	301
3.2 ₁ Chronologie de la réale de Versailles au XVII ^{ème} siècle	301
3.2 ₂ Aujourd'hui	303

<u>PARTIE III – RECONSTITUTION DES CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA REALE DE VERSAILLES (1685)</u>	310
---	------------

I- <u>ELEMENTS DIRECTEURS DE LA RECHERCHE : LES SOURCES PRINCIPALES</u>	311
1.1 PRINCIPALES SOURCES D'ARCHIVES	312
1.2 COMPILATIONS DE JULES GUIFFREY	312
1.3 PRINCIPAUX ECRITS DU SIECLE SUR LA CONCEPTION ET	

LA CONSTRUCTION DES GALERES	312
1.3 ₁ L'Architecture navale de F. Dassié	314
1.3 ₂ Ecrits de Jean-Antoine de Barras de La Penne (1654-1730)	314
1.3 ₃ Compilation : <i>Un manuel de construction des galères</i> – 1691	314
1.4 MONOGRAPHIE DE LA GALERE LA <i>FLEUR DE LYS</i> – 1690 DE GERARD DELACROIX (2008)	315
1.5 ICONOGRAPHIE ET VESTIGES	316
1.5 ₁ Deux éléments représentatifs de la réale de Versailles	316
A) Les gouaches aquarellées avec rehauts d'or de la Bibliothèque nationale, et le tableau figurant la galère construite en un jour en 1678	316
B) Les panneaux décoratifs latéraux	320
C) Similitudes et particularités	321
D) Rôle de ces dessins	323
1.5 ₂ L'image de la galère de la Seine	324
1.5 ₃ Non retenue : l'image d'une galère en tête du Grand Canal	326
1.6 UNITES DE MESURE RENCONTREES DANS LES DOCUMENTS D'ARCHIVES	327
II- <u>PREMIERE ANALYSE, FONDEE SUR LES NORMES EN USAGE POUR LA CONCEPTION DES GALERES</u>	329
2.1 LA METHODE DES PROPORTIONS	329
2.1 ₁ Un procédé empirique pour des résultats relatifs	329
2.1 ₂ Homothétie	331
2.1 ₃ La longueur de la coque, élément de base des calculs de conception du navire, établie ici en fonction du nombre de ses rames et de la longueur de sa zone de vogue	331
A) La palamente, élément constitutif de la méthode des proportion	331
B) L'interscalme et le nombre de rames	332
2.1 ₄ Proportions en longueur des galères ordinaires	333
A) Longueur de la coque de capion à capion	333
B) Longueur hors tout du navire	336
2.1 ₅ Proportions en largeur des galères ordinaires	336
A) Largeur hors tout (d'escaume à escaume)	336

B)	Largeur de la coque aux madriers-jumeaux	340
2.1 ₆	Proportions pour les hauteurs de la coque, et pour celle du point d'appui de la rame des galères ordinaires	340
A)	Hauteur de la coque au niveau des madriers-jumeaux	340
B)	Elévation de la rame sur la ligne d'eau	341
2.2	LA REALE DE VERSAILLES VUE A TRAVERS LA METHODE DES PROPORTIONS	342
2.2 ₁	Longueur du navire	342
A)	Nombre de bancs équipant la réale de Versailles, son équipage	342
B)	Longueur de la coque de capion à capion obtenue par la méthode des proportions	348
2.2 ₂	Largeur du navire, et ses conséquences sur l'évaluation du nombre de rames	350
A)	Largeur hors tout ou largeur du talar d'escaume à escaume	350
B)	Largeur de la coque aux madriers-jumeaux	355
2.2 ₃	Hauteurs de la coque et du point d'appui de la rame de la réale de Versailles à son creux	355
A)	Hauteur de la coque	355
B)	Elévation de la rame sur la ligne d'eau selon l'angle standard	355
2.2 ₄	Une méthode qui ne permet pas de conclure	356
III-	<u>SECONDE ANALYSE, LES DEUX HYPOTHESES DE CONCEPTION GENERALE ETUDIEES D'APRES DES DONNEES INDIRECTES ISSUES DES ARCHIVES</u>	357
3.1	LA MATURE	357
3.1 ₁	Quelle date ?	360
3.1 ₂	Quelle galère ?	360
3.1 ₃	Quelle finalité ?	362
3.2	L'« INVENTAIRE GENERAL DU MOBILIER DE LA COURONNE » DE 1686	362
3.2 ₁	Les mesures du mobilier	362
A)	La tente	362
B)	Les banderoles	364
C)	La pavesade	366

D) Les carreaux	369
E) Les tendelets et couverture de la poupe	372
F) Les rideaux et parasols	379
G) Les tapis	380
3.2 ₂ Constats, et analyse des indices présentés ci-dessus	380
A) Deux hypothèses de conception générale du navire	380
B) Etude de l'aménagement de la couverte sur la base des données convergentes des deux hypothèses de conception, et de références connexes	383
3.2 ₃ Synthèse des cohérences : vers une hypothèse composite	397
A) Les données primaires émanant des archives et de la méthode des proportions	397
B) Approche de quelques cotes particulières	397
IV- <u>TROISIEME ANALYSE, FONDEE SUR LES PARTICULARITES DES</u> <u>« DEMI-GALERES » : UNE TROISIEME HYPOTHESE DE CONCEPTION</u> <u>GENERALE</u>	398
4.1 Les « demi-galères »	398
4.1 ₁ La réale de la Seine	399
4.1 ₂ La « galère en train d'appareiller »	401
4.1 ₃ Présomptions (jusqu'au coefficient de réduction réale de Versailles / galère ordinaire)	403
4.2 COHERENCE DE CETTE TROISIEME HYPOTHESE AVEC LES DIMENSIONS DU NAVIRE REPRESENTE SUR LES GOUACHES DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE	406
4.2 ₁ Concordance de l'aspect général : superposition des poupes	406
4.2 ₂ Extrapolation des mesures du navire représenté sur les gouaches de la Bibliothèque nationale	407
A) Echelle des dessins	407
B) Mesure de la poupe et largeurs du grand tendelet	409
C) Angle de perspective et longueur du carrosse	411
D) Profondeur du grand tendelet	413
E) Longueur du panneau décoratif latéral	415
F) Longueur de l'espale à sa bande (gouache présentant le navire vu en perspective)	416
G) Longueur du dragan (gouache présentant la poupe du navire vu de face)	416
H) Hauteur entre la partie supérieure du capion de poupe et le niveau de l'eau	417

i) Conclusions	418
V- <u>PRINCIPALES COTES DE LA REALE DE VERSAILLES</u>	419
5.1 CONSTRUCTION DE LA CHARPENTE AXIALE	419
5.1 ₁ La quille, et la longueur de l'élancement des rodes	421
A) Elancement des rodes	421
B) Longueur et courbure de la quille	421
5.1 ₂ Traits ou gabarits des rodes	421
A) Hauteur des capions	421
B) Trait de la rode de poupe	422
C) Trait de la rode de proue	423
5.2 CONSTRUCTION DES MADIERS-JUMEAUX	423
5.2 ₁ Emplacement des madiers-jumeaux	427
5.2 ₂ Trait des madiers et des estamenaires jumeaux, ou du premier gabarit	427
A) Largeur de la coque du navire à la maîtresse latte	428
B) Hauteurs du navire	428
C) Plat du navire	429
D) Gabarit des madiers-jumeaux	429
5.3 NAVIGABILITE DU NAVIRE	430
5.3 ₁ Flottabilité du navire	430
A) Profondeur du Canal	430
B) Tirant d'eau de la réale de Versailles	433
5.3 ₂ Hauteur de la coque au-dessus de l'eau, et hauteurs corollaires	434
A) Hauteur de la coque au-dessus de l'eau	434
B) Hauteur du carrosse	434
C) Hauteur des bancs et de la coursie au-dessus de la couverte	434
D) Hauteur de la rambade au niveau de la coursie	435
5.3 ₃ Elévation de la rame au-dessus du niveau de l'eau	437
VI- <u>DESCRIPTION GENERALE DE LA REALE DE VERSAILLES</u>	438
6.1 ARCHITECTURE GENERALE	438
6.1 ₁ Coque	438
A) Longueurs	438

B) Largeurs	438
C) Hauteurs	439
6.1 ₂ Mesures hors tout	439
6.1 ₃ Vogue	439
6.1 ₄ Rambade	439
6.1 ₅ Coursie	440
6.1 ₆ Courroir	440
6.1 ₇ Rame	440
6.1 ₈ Artillerie	440
6.1 ₉ Mât	440
A) Hauteurs	440
B) Emplacements	441
6.1 ₁₀ Aspect schématique du navire	442
6.2 DECORATION DE LA REALE DE VERSAILLES D'APRES LES DEUX GOUACHES CONSERVEES A LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE	443
6.2 ₁ Les peintures du corps de la réale	443
A) La coque et l'aspect extérieur	443
B) La couleur intérieure	448
6.2 ₂ Les ornements de la poupe	449
A) La poupe d'après les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale	450
B) La poupe de la galère construite en un jour en 1678	460
6.2 ₃ Les ornement de la proue	471
6.2 ₄ Autres ornements de la réale de Versailles	471
A) Les étoffes	472
B) L'aspect des voiles	478

CONCLUSION	480
-------------------	------------

LES LEGS A L'AVENIR EFFECTUES PAR LA FLOTTILLE ROYALE SOUS L'EGIDE DE LA REALE DE VERSAILLES	482
---	-----

RENAISSANCE DE LA REALE DE VERSAILLES ET DE LA FLOTTILLE ROYALE	485
--	-----

UN NAUFRAGE : LE GRAND CANAL	488
------------------------------	-----

ANNEXES	491
----------------	------------

TABLE DES ILLUSTRATIONS	492
BIBLIOGRAPHIE	506
GLOSSAIRE	519

flotte d'une dizaine de galères. Ils n'en eurent jamais que trois ou quatre, cinq exceptionnellement, auxquelles s'ajoutaient les trois unités de l'Ordre de Saint-Maurice-et-Saint-Lazare créé par Emmanuel Philibert en 1572 pour combattre les navires de l'Islam.

En 1557 Villefranche reçut les premières galères importées. A partir de là, ses charpentiers les construisirent eux-mêmes dans une forge (figure II-1.4/09 et 10).

La nourriture des galériens consistait en un pain (programme) de biscuit par jour, une soupe par semaine, du vin, de l'huile et du sel. Ils avaient aussi des vêtements particuliers. Leur habillement était différent de celui des autres prisonniers par an.

Le régime des galériens n'est pas bien connue, mais il est très vraisemblable qu'il était aux standards de l'époque en la matière. L'hôpital des forçats figure sur les plans anciens du port de Villefranche atteste la présence de cette population carcérale. En outre, à l'extrémité du môle, du côté de la mer, une mosquée, édifée pour les esclaves musulmans servant sur les galères de Savoie, a subsisté jusqu'en 1773.

II- L'EPEE ET LE CANON

Dans le cours du XVII^{ème} siècle, le système d'armes naval évolue. La galère, dans sa fonction de base, constituait une plateforme de transport de combattants au corps à corps. Le vaisseau, quant à lui, constitua avant tout une plateforme d'artillerie dont la finalité première consistait à détruire l'adversaire par des tirs à distance. Deux techniques, deux cultures. Les canons vont imposer leurs redoutables capacités destructrices. Pourtant, longtemps encore les galères du Roi-Soleil vont concourir à sa renommée et en porter l'image.

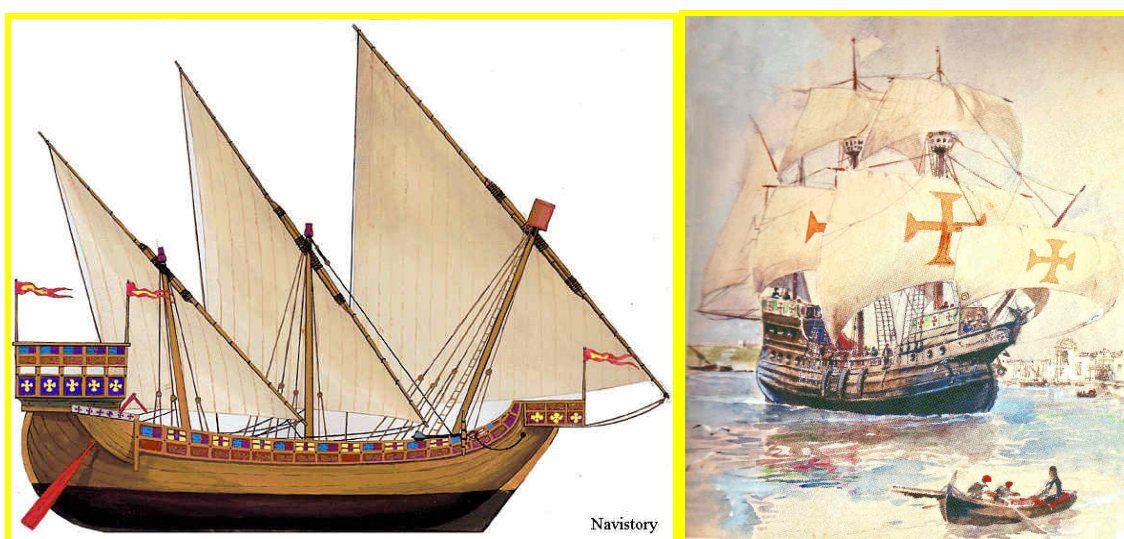
2.1 DEVELOPPEMENT DES VAISSEAUX

Lorsque Philippe Auguste (1165-1223) et ses barons s'engagèrent en 1190 dans la troisième croisade, ils embarquèrent à Gênes sur une flotte largement composée de navires trapus, de hauts bords et de coques rondes, longs d'une quarantaine de mètres et larges de treize mètres environ, qui portaient deux ou trois mâts équipés de voiles latines ou, pour certains, de voiles carrées. Ils disposaient de plusieurs ponts et pouvaient ainsi embarquer entre huit cents et mille passagers dans un inconfort que l'on ne peut plus se représenter aujourd'hui. Au-dessus de leur poupe et de leur proue se dressaient deux structures surélevées, initialement des tours amovibles puis des « châteaux »,

¹ BOTTIN Michel, *La gestion des galères de Savoie – 1560-1637. Aspects administratifs et comptables*, <http://comptabilite.revues.org/736>, p. 5.

dont la plateforme supérieure permettait aux archers et aux arbalétriers de dominer leurs ennemis dans les combats. Ces constructions servaient aussi de logement à l'équipage et aux voyageurs ; à la poupe, une chambre de parade était aménagée, le « paradis », réservée aux hôtes de marque.

Ces navires étaient des nef (figure II-2.1/01), descendantes directes des robustes navires construits par les Vénètes que César dut combattre en Bretagne au I^{er} siècle avant J.C. Peut-être furent-ils influencés aussi par les khélandions ou chélendes byzantins, puis par les cogues venues des rivages de l'Europe du nord. Ces bateaux servaient principalement au commerce et au transport de passagers – négociants ou soldats – et pouvaient être armés en guerre en cas de besoin. La polyvalence des navires, de tous types, perdurera jusqu'au XVII^{ème} siècle.



Figures II-2.1/01 et 02 – Nef des croisades (XI et XII^{èmes} siècles), et caraque portugaise
(www.navistory.com ; et José Antonio Rodrigues Pereira, « *Marinha portuguesa, nove séculos de história* », Comissão cultural de Marinha, Lisbonne, 2010))

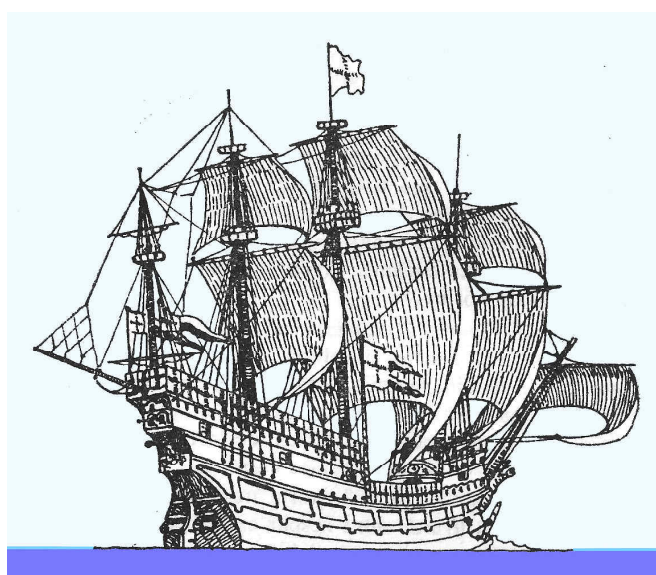


Figure II-2.1/03 – Caraque
(Dessin de Léon Haffner, « *Histoire maritime du monde* » de Maurice de Brossard, France-Empire, Paris, 1974)

En se développant dans le cours des XIII et XIV^{èmes} siècles, la nef donna naissance à la caraque (figures II-2.1/02 et 3), solide bâtiment, plus résistant aux humeurs de la mer, équipé de trois puis de quatre mâts. Seul celui d'artimon conserva la voile latine, les autres étant gréés avec des voiles carrées. L'accroissement de la surface de toile alla de pair avec l'augmentation du tonnage du navire. Les châteaux prirent de l'ampleur constituant de véritables fortins flottants. C'est avec ce type de bateaux qu'au XV^{ème} siècle fut constituée la plupart des flottes de vaisseaux ronds des Etats maritimes, et que les Portugais ouvrirent l'ère des grandes découvertes, combattirent et naviguèrent jusqu'en Chine. Ils les désignaient sous le terme de « nau », « nao » pour les Espagnols. La Santa Maria de Christophe Colomb était une caraque, non une caravelle plus manœuvrante mais sensiblement plus petite et légère. La Niña et la Pinta étaient des caravelles.

A la fin du XV^{ème} siècle, les constructeurs de ces navires abandonnèrent le bordage à clin (figure II-2.1/04) dont les virures² se chevauchaient partiellement pour contribuer à l'étanchéité et à la rigidité de la coque, et adoptèrent la construction à carvel ou « à membrures premières ».

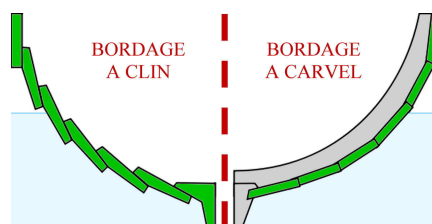


Figure II-2.1/04 – Bordage à clin, bordage à carvel

Dans cette dernière méthode, les virures sont assemblées à franc-bord, c'est-à-dire bord à bord sans recouvrement, et fixées à des membrures ou couples attachées à la quille. Membrures et quille constituent en quelque sorte le squelette du navire. Ici, « le bordé ne possède aucune autonomie structurale. C'est la membrure qui occupe, au sein de la structure, le rôle majeur »³ : pratiquer une ouverture dans la coque entre les couples ne fragilise pas sensiblement la résistance du bâtiment.

Sur ce constat, à la même époque, le maître charpentier Descharges de l'arsenal de Brest, inventait le sabord permettant d'ouvrir la coque d'un navire sans risquer de dommage, et d'installer une batterie de canons près de l'eau. A mesure du développement de l'artillerie, les pièces les plus lourdes y furent installées. Dans le même temps, le nombre de ponts s'accrut et donc le nombre de canons embarqués. Cette innovation majeure généra une augmentation

² Bordé : un bordé est constitué par un assemblage de bordages (planches) dont l'ensemble forme le revêtement extérieur de la coque. Une virure est constituée par la succession des bordages mis bout à bout dans le sens de la longueur du navire, et se suivant sur toute la longueur de sa coque.

³ RIETH Eric, *Le maître-gabarit, la tablette et le trébuchet, essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen Age au XX^{ème} siècle*, éd. CTHS, Paris, 1996, p. 32.

rapide de la puissance de feu des navires de hauts bords, tout en améliorant leur stabilité.

En 1485, le *Grâce de Dieu* portait vingt et un canons de fer forgé. Ce type d'arme se composait d'un assemblage de longues plaques de fer serrées dans des anneaux extérieurs. Les boulets de fer ou de pierre n'étaient pas ajustés à l'âme du canon, et le tube n'assurait aucune étanchéité lors des tirs, de sorte qu'il se déformait rapidement et devenait alors dangereux pour ses servants. Ces armes disparaîtront au XVII^{ème} siècle, remplacées par des pièces – en fer ou en bronze – coulées dans un moule. Selon ce procédé, leur chambre était ensuite forée, sauf emploi d'un moule équipé d'un noyau réservant la cavité appropriée durant l'opération sidérurgique. Ensuite, progressivement, le calibre des canons augmentera, ainsi que leur longueur pour améliorer leur portée et leur précision de tir.

Au début du XVI^{ème} siècle, la coque des caraques fut affinée, la poupe aplatie en carré, et les superstructures abaissées, particulièrement à la proue, pour donner naissance au galion (figure II-2.1/05), gréé avec trois, quatre ou même cinq mâts, plus rapide et plus stable. Il constitua le maître vaisseau de l'Espagne entre le XVI^{ème} et le XVIII^{ème} siècles.

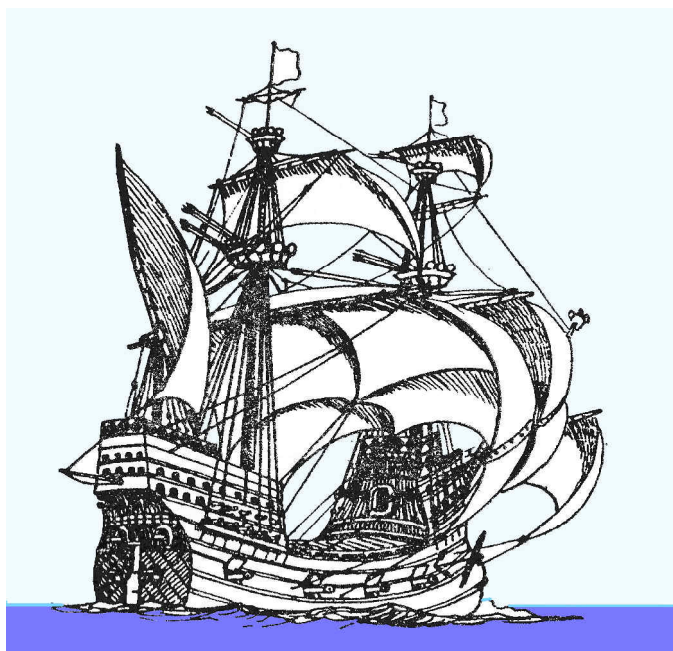


Figure II-2.1/05 – Galion d'après Breughel-le-Vieux
(Dessin de Léon Haffner, « Histoire maritime du monde » de Maurice de Brossard, France-Empire, Paris, 1974)

Au début du XVII^{ème} siècle, la tonture des galions fut significativement réduite pour tendre vers des ponts de plus en plus rectilignes et horizontaux. Au fil des décennies suivantes cet abaissement graduel du château des navires augmenta leur stabilité, ce qui permit de réduire la largeur des coques et donc d'améliorer leur coefficient d'allongement qui passa de trois à quatre environ dans le cours du XVII^{ème} siècle. La vitesse du bâtiment en fut améliorée d'autant, accélérée encore par le rehaussement du gréement au moyen de l'installation d'un mât de

perroquet au-dessus du hunier⁴. L'ère des vaisseaux s'ouvrait (figure II-2.1/06). Ils compteront jusqu'à trois ponts-batteries, plus de mille hommes embarqués et plus de cent canons. A la moitié du XVII^{ème} siècle, ils ne ressemblaient pas encore aux énormes forteresses flottantes que seront les vaisseaux de premier rang des décennies futures. Peu maniables, difficiles à manœuvrer, surtout par gros temps, ils étaient généralement désarmés en automne, jusqu'au printemps, tout comme les galères.

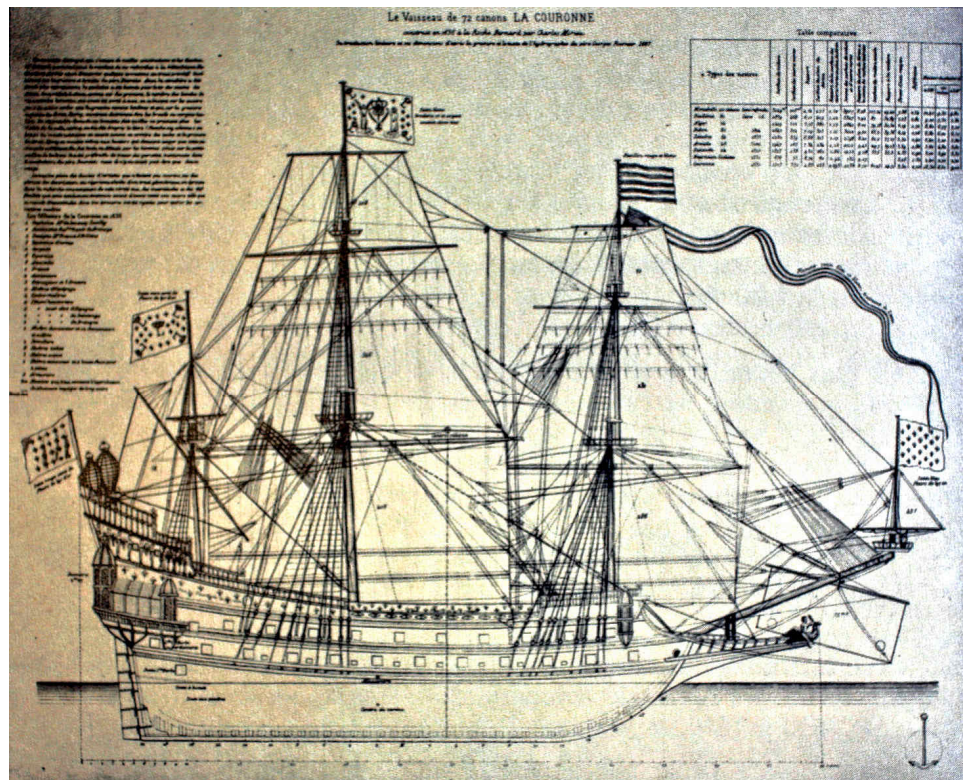


Figure II-2.1/06 – Vaisseau français la *Couronne* lancé en 1632
(Philippe Masson, « Histoire de la Marine, de la voile à l'atome », Charles Lavauzelle, Paris, 1981-1983)

Les batteries de flanc imposèrent une nouvelle tactique de guerre navale : le combat en ligne qui constitua la méthode ordinaire d'affrontements de deux flottes jusqu'aux manœuvres de Suffren au large des Indes visant à couper la file des vaisseaux ennemis. Les galères attaquaient de front, les vaisseaux combattirent en lignes de file pour tirer des bordées par le travers sans être gênés par les autres bâtiments amis. La première mise en œuvre tactique de cette formation fut effectuée par la flotte des Provinces-Unies durant la première guerre anglo-hollandaise (1652-1654).

Parallèlement, les forces navales devenant des éléments majeurs des stratégies nationales, les divergences entre les doctrines d'emploi des flottes de haute mer des principales puissances maritimes se manifestèrent de façon accrue selon les objectifs et les caractères propres à chacune d'elle. La France, dans la continuité

⁴ Hunier : le hunier était une voile établie, au-dessus de la grand voile ou de la misaine, sur une vergue hissée sur le mât de hune surmontant le grand mât ou le mât de misaine. Un perroquet pouvait prolonger le mât de hune.

de ses traditions navales, donnait priorité, sur toute autre considération tactique, à l'exécution de la mission confiée. Dans son ouvrage *A history of the french Navy from its beginings to the present day*, H.E. Jenkins, ancien officier de la royal Navy et professeur d'Histoire spécialisé dans celle de la Marine de France, décrit la divergence fondamentale existant au temps des vaisseaux entre les deux puissances sur les principes d'emploi de leurs forces navales : « Presque jamais une flotte française n'a pris la mer pour rechercher l'adversaire et le couler : elle appareillait chargée d'une "mission". Elle emmenait des renforts ou des approvisionnements à une place forte menacée, elle servait de couverture à un convoi [y compris des convois de navires de commerce] ou à des transports de troupes, pour que ces dernières s'emparent d'un objectif bien défini, ou encore elle devait attaquer un convoi ennemi ou soutenir l'armée qui opérait le long d'une côte. La mission devenait ainsi plus importante que la bataille, car si l'on se battait, la victoire elle-même pourrait causer à la flotte victorieuse des dégâts qui l'empêcheraient de poursuivre son voyage et par conséquent d'accomplir sa mission. On comprend dès lors pourquoi les Français se sont entêtés à engager la bataille sous le vent : ils pouvaient ainsi se dégager plus facilement. De même, ils tiraient un peu haut pour mettre à mal la mâture et le gréement de l'ennemi et empêcher toute poursuite quand ils rompaient le combat. [...] Peut-être l'exemple le plus parfait de cette folie, de cette conception par trop intellectuelle de la guerre navale, est l'approbation solennelle dont d'Estaing fit l'objet pour avoir refusé de s'emparer d'un des vaisseaux de Byron, qu'il venait de vaincre à Grenade, parce que ce n'était pas là l'objectif principal de sa campagne ! »⁵. La Marine britannique, quant à elle, avait pour objectif de détruire les flottes ennemies et surtout les équipages, beaucoup plus long à reconstituer et à former que le temps nécessaire à la construction d'un vaisseau. Seul comptait cet anéantissement. L'idée suprême de chaque capitaine anglais tenait dans ce mot. C'est pourquoi, pendant que les canons français tiraient à démanteler, ordre était donné aux canonnières anglaises de pointer leurs pièces plus bas, de façon à exploser la muraille du navire attaqué et de causer par ces bordées un maximum de pertes humaine tant par la mitraille que par les boulets et les débris mortels de bois dont ils ravageaient ses ponts et ses batteries. Suffren, parmi les chefs d'escadre français de l'Ancien Régime, constitue l'un des rares exemples qui combattit résolument dans le but prioritaire de détruire les flottes ennemies.

Dans le cours du XVII^{ème} siècle, les vaisseaux s'imposèrent progressivement à côté des galères par leur puissance de feu croissante. En 1651, un petit vaisseau de vingt six canons, le *Lion couronné* affronta durant quatre heures onze galères avant de couler. En 1684, Le vaisseau le *Bon* (figure II-2.1/07), encalminé au large de l'île d'Elbe, tint tête durant cinq heures à trente six galères espagnoles jusqu'à ce qu'une brise propice lui permette de se retirer laissant sur le lieu du

⁵ JENKINS H.E., *A history of the french Navy from its beginings to the present day*, Macdonald and Jane's, Londres, 1973 ; traduction française *Histoire de la Marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 406 et 407.

combat douze galères coulées ou endommagées. Le vaisseau de ligne de premier rang (figure II-2.1/08) portait déjà à l'époque de

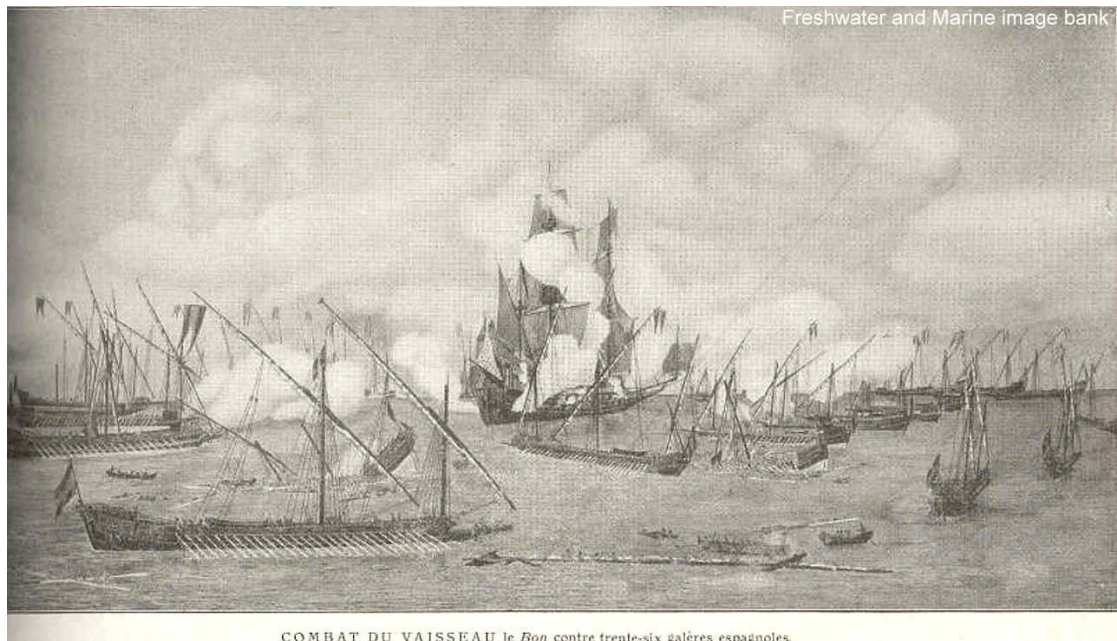


Figure II-2.1/07 – Combat du vaisseau le *Bon* contre trente six galères espagnoles en 1684
(Freshwater and Marine image bank – bibliothèque de l'université de Washington, Etats-Unis)

Colbert une centaine de canons, la *Reine* en 1673 en portait cent quatre, et le *Royal Louis*, en 1696, cent douze.



Figure II-2.1/08 – Vaisseau français le *Soleil royal*, 1669 (vaisseau de 1^{er} rang, longueur de coque 53,42 mètres, 2 000 tonneaux, 98 puis 104 canons)
(Dessin de Morel-Fatio, « La Marine », d'Eugène Pacini, éd. L. Curmer, Paris, 1844)

Tout comme les principales Marines de l'époque, la France s'équipa de vaisseaux de combat : neuf en 1661 – aucun de premier rang –, cent quinze en 1681 dont douze de premier rang construits alors dans les arsenaux du

Royaume, cent vingt sept en 1691 dont dix-sept de premier rang, cent trente en 1701 dont vingt cinq de premier rang.

A partir des années 1680, les navires de hauts bords dominèrent les opérations navales de façon accrue, et bientôt déterminante au début du XVIII^{ème} siècle, durant la guerre de Succession d'Espagne (1701 à 1714).

Et pourtant, la France, comme toutes les grandes nations maritime de tradition méditerranéenne, conservait sa flotte des galères, et même, jusqu'en 1690, la développait. Les avis à ce sujet étaient très partagés au sein des commandements militaires du Royaume. Cependant, Colbert se montrait favorable à son maintien, son fils et successeur – Seignelay – aussi, de même que Vauban et surtout Louis XIV malgré la réserve affichée sur ce sujet par Louvois. Pourquoi le Roi maintenait-il une force navale dont l'efficacité



Figure II-2.1/09 – Capture par des galères de l'Ordre de Malte, commandées par le général de Boibaudran, d'un galion turc (1644). Au premier rang à droite (coque noire) la galère magistrale porte l'étendard du Grand-Maître « de gueules à la croix d'argent ».
(Documentation Ordre de Malte, Paris)

opérationnelle déclinait ? « Louis XIV était un chef d'état-major "interarmes" trop avisé pour avoir été dupe de la valeur militaire réelle des galères. C'est donc une volonté purement politique qui peut expliquer la permanence des efforts qu'il leur a consentis et l'ampleur des sommes dépensées »⁶.

Quel prestige revêtait donc toujours les galères, en particulier dans le dernier quart du XVII^{ème} siècle, pour conserver la faveur du Prince et du Royaume, et concourir au rayonnement du Roi-Soleil ?

⁶ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 58.

2.2 LE PRESTIGE PERSISTANT DES GALERES DE FRANCE

En 1676, après la bataille navale de Palerme remportée par Duquesne contre une flotte combinée espagnole et hollandaise, la domination française s'étendit sur la Méditerranée occidentale. Son bassin oriental fut abandonné aux Turcs, et la frontière confiée à l'Ordre de Malte. Dès lors, l'épicentre des conflits européens se déplaça vers l'Ouest, sur la Manche et l'Atlantique. Ces parages agités n'étaient, certes, pas les plus propices à la navigation des navires de bas bords : doubler la pointe ouest de la Bretagne sur un bateau dont le bord culminait à 30 centimètres environ au-dessus du niveau de l'eau nécessitait de grandes qualités d'anticipation météorologique ou le goût du hasard. A vrai dire, les vaisseaux de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle s'y trouvaient encore tout aussi mal à l'aise. Hauts et massifs, lourds et volumineux, ils offraient une ample prise au vent et aux courants. Ils manœuvraient aussi mal que lentement, et leur tirant d'eau important leur interdisait la proximité des côtes et des hauts fonds, les passages sinueux ou les chenaux entre les îles ou les récifs. A cette époque, tout comme les galères en Méditerranée, ils hivernaient dans leurs ports d'attache de la Manche ou de l'Océan. Il n'est que de considérer des batailles de cette zone d'opérations pour constater cette similitude : la mauvaise saison en est absente :

♦ Solebay	7 juin 1672
♦ Schooneveld	7 et 14 juin 1673
♦ Texel	21 août 1673
♦ Baie de Bantry	5 mai 1689
♦ Béziers	10 juillet 1690
♦ Barfleur	29 mai 1692
♦ La Hougue	30 mai au 3 juin 1692
♦ Lagos	28 juin 1693
♦ Texel	29 juin 1694
♦ Dogger Bank	17 juin 1696
♦ Baie d'Hudson	5 septembre 1697

En revanche, les hauts fonds, les côtes et les navigations sinueuses nécessitant des unités rapides, maniables et réactives malgré le vent et les courants, relevaient plutôt du domaine des galères. Vauban, leur était très favorable, et, dans un mémoire adressé au Roi en 1695, recommandait de les utiliser pour « répandre la terreur sur les côtes d'Angleterre et de Hollande [...], pouvoir insulter quand on voudra les îles de Jersey, Guernesey, d'Origny et Wight [...], pouvoir entrer si le cas échet, étant appuyées des vaisseaux, dans la Tamise, la Meuse ou l'Escaut, même dans le Texel, ou du moins en faire la peur [...], nettoyer la côte des corsaires [...], escorter notre commerce côtier depuis l'embouchure de la Seine jusqu'à la Garonne [...], empêcher les bombarderies [de ports ou forteresses maritimes] [...], les descentes [les débarquements] ; le tout sans beaucoup risquer et sans augmenter la dépense de l'Etat ni affaiblir

nos forces de la Méditerranée où il s'agit moins d'entreprendre que de conserver »⁷. Si les galères accusaient des faiblesses par rapport aux vaisseaux quant à la puissance de feu, à leur vulnérabilité dans la tempête ou leur capacité réduite de stockage des vivres les cantonnant à des navigations de cinq jours maximum, elles disposaient toutefois d'avantages non négligeables à l'époque :

- ♦ La légèreté qui se traduisait par un tirant d'eau de 1,80 mètre environ à pleine charge, et par une grande souplesse de manœuvre,
- ♦ L'indépendance à l'égard du vent du fait de son mode de propulsion autonome, en marche avant ou arrière,
- ♦ La rapidité au moins identique à la vitesse maximum des vaisseaux⁸, et adaptable à tous moments aux circonstances rencontrées.
- ♦ L'artillerie de proue : il ne faut pas sous estimer le coursier, le canon central des pièces embarquée sur la conille des galères. Son calibre était de trente trois ou, plus généralement, de trente six livres. Aucun autre navire des années 1680-1690 ne portait de canon aussi puissant hormis les plus gros vaisseaux de ligne français dans leurs batteries les plus basses du fait du poids de ces pièces. Les plus gros calibres jamais utilisés par la Marine anglaise furent de trente deux livres anglaises, soit environ trente livres de Paris⁹. Le canon de 36, créé en 1676, d'une portée pratique de 1 600 mètres – maximum 3 700 mètres – était même, à cette époque, l'une des plus grosses pièces d'artillerie de place.

Certes, les galères n'étaient dangereuses pour les vaisseaux que groupées en fortes escadres constituant un pôle d'artillerie efficace, mais elles formaient des unités souples et vives, réactives sans délai, insensibles aux calmes, peu contrariées par les courants, se jouant des hauts fonds, et capables de se faufiler dans des passages resserrés. L'enveloppe de navigation et les capacités opérationnelles des deux systèmes d'armes coexistants alors étaient éminemment complémentaires.

Mais, les galères ne se résumaient pas à un système d'armes. Elles formaient aussi un reflet emblématique de la société du Grand Siècle à la fois rude et brillante, et servir à leur bord constituait une position ou une dignité recherchée.

Qu'étaient donc leurs fonctions et leur rayonnement socio-politique durant cette phase de cohabitation avec les vaisseaux ?

⁷ VAUBAN (Le Prestre, marquis de) Sébastien, *Mémoire concernant la course et les privilèges dont elle a besoin pour se pouvoir établir, les moyens de le faire avec succès sans hasarder d'affaire générale et sans qu'il en puisse coûter que très peu de chose à Sa Majesté*, édité par NEUFCHATEAU (de) François, Paris, an VIII, in VIGIE Marc, « Les galériens du roi », op. cité, p. 55.

⁸ Vitesse maximum d'un galion : cinq à six nœuds ; vaisseau de trois ponts XVII^{ème} siècle : six nœuds ; vaisseau de soixante quatorze canons XVII-XVIII^{èmes} siècles : environ neuf à dix nœuds.

⁹ Une livre française équivaut à 489,5 grammes ; une livre anglaise à 453,6 grammes.

2.2₁ FONCTIONS DES GALERES AU TOURNANT DES XVII^{ES} ET XVIII^{ES} SIECLES

La cohabitation entre les vaisseaux et les galères n'a pas modifié les fonctions traditionnelles de ces dernières ; en revanche, leurs missions de guerre ont dû s'adapter aux règles nouvelles des combats navals et aux caractéristiques des nouveaux théâtres d'opérations.

A) PERMANENCE DES MISSIONS COURANTES

Les campagnes de reconnaissance et de sécurité au large des littoraux se poursuivirent sans changement majeur, et s'étendirent avec les galères du

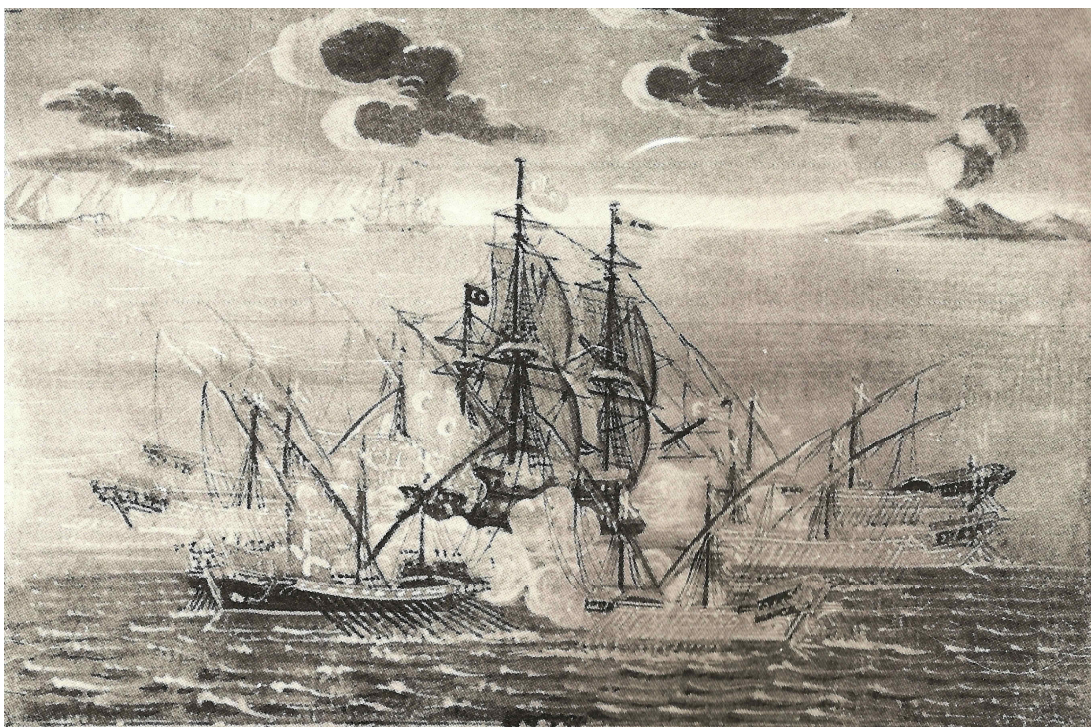


Figure II-2.2/01 – Prise d'un vaisseau turc par sept galères de l'Ordre de Malte commandées par le bailli Rufo, au large de la Sicile, le 25 janvier 1652
(Musée national de la Légion d'Honneur, Paris).

Ponant à la façade ouest du Royaume. En Méditerranée, les voyages d'accompagnement de personnalités, de même que les missions de prestige, c'est-à-dire de propagande et d'espionnage, furent développées dans la mesure où les galères devenaient, davantage qu'auparavant, un instrument politique : leur présence, leur notoriété et leur nombre imposèrent l'étendard du Roi sans avoir à combattre et forcer la victoire. Elles attribuèrent à la France – et à l'Ordre de Malte – le quasi-monopole de la représentation des forces chrétiennes face aux attaques des navires de l'Islam.

Ce fut dans les combats en haute mer contre des vaisseaux, et donc essentiellement en mer du Nord, dans la Manche et en Atlantique, zone des principaux d'affrontements navals désormais, que le rôle des galères évolua le

plus sensiblement.

B) LES GALERES DANS LES OPERATIONS NAVALES

En Méditerranée, les galères, formées en « meutes », n'hésitaient pas, depuis plusieurs décennies, à attaquer et capturer des vaisseaux, à l'image de celles de l'Ordre de Malte commandées par le bailli Rufo prenant d'assaut un vaisseau turc au large de la Sicile, en janvier 1652 – durant l'hivernage – (figure II-2.2/01).

Toutefois, navire de plein air et de bas bords dédié aux combats au corps à corps et donc aux manœuvres d'abordage, il est évident que les galères ne pouvaient pas se sentir à l'aise dans les mers froides et houleuses du Ponant, à assaillir des bâtiments leur opposant un feu redoutable et de hautes murailles. Elles restaient pourtant très adaptées aux opérations combinées de défense ou de débarquement de troupes, d'attaque des ports et des forteresses maritimes, comme l'illustre Barras de La Penne dans son *Discours sur la force et l'utilité des galères*¹⁰ en relatant un épisode de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) : « Deux [galères] furent occupées à défendre le port de Souarse¹¹ où elles se fortifièrent de façon que les ennemis n'osèrent jamais tenter ce passage, ce qui les obligea d'attaquer le fort. Tout le monde a su que les proues des galères [l'artillerie de proue] faisaient un effet si terrible sur les travaux des ennemis que tout ce qu'ils avaient fait pendant la nuit était renversé le matin en moins de deux heures par le canon des trois galères. Enfin, le quinze septembre 1702, après avoir demeuré sept jours entiers devant le fort, les galères n'eurent pas plus tôt fait leur troisième décharge que tous les Anglais qui étaient ventre à terre se levèrent brusquement et ils prirent la fuite avec tant d'épouvante que non seulement leurs officiers ne purent les retenir, mais il ne fut pas même au pouvoir de leurs généraux de les y faire retourner ».

Quelques années plus tôt, en 1690, au lendemain de la victoire de Béveziers, Tourville envoya les quinze galères du Ponant commandées par le comte d'Estrée attaquer et brûler le port anglais de Teignmouth en baie de Lyme (figure II-2.2/02) : « Ayant reconnu qu'on pouvait faire un débarquement à Teignmouth, il [Tourville] chargea le comte d'Estrée d'aller brûler douze vaisseaux qui étaient dans ce port, et pour assurer l'exécution de cet ordre, il fit lui-même une fausse attaque du côté de Torbay. En effet, d'Estrée descendit à Teignmouth à la tête de dix-huit cents hommes d'élite, marcha droit à un retranchement défendu par cent cinquante hommes de milice, et s'en empara. Il se dirigea ensuite sur le port où il mit le feu aux douze vaisseaux qui s'y trouvaient, et, lorsqu'ils furent entièrement consumés, il revint à bord sans avoir perdu un seul homme. Cette expédition, qui n'avait demandé que cinq heures de temps, s'acheva presque à la vue de six mille hommes de troupes qui s'avançaient et qui n'étaient plus qu'à trois quarts de lieu [2,92 kilomètres] de la

¹⁰ Bibliothèque nationale, Manuscrits français, 9177, folios 595-596.

¹¹ En Atlantique, non loin de Cadix.

ville lorsque le rembarquement s'effectua »¹².



Figure II-2.2/02 – Attaque de Teignmouth (Angleterre) par les galères du Ponant en 1690 (détail)
(Collection particulière)

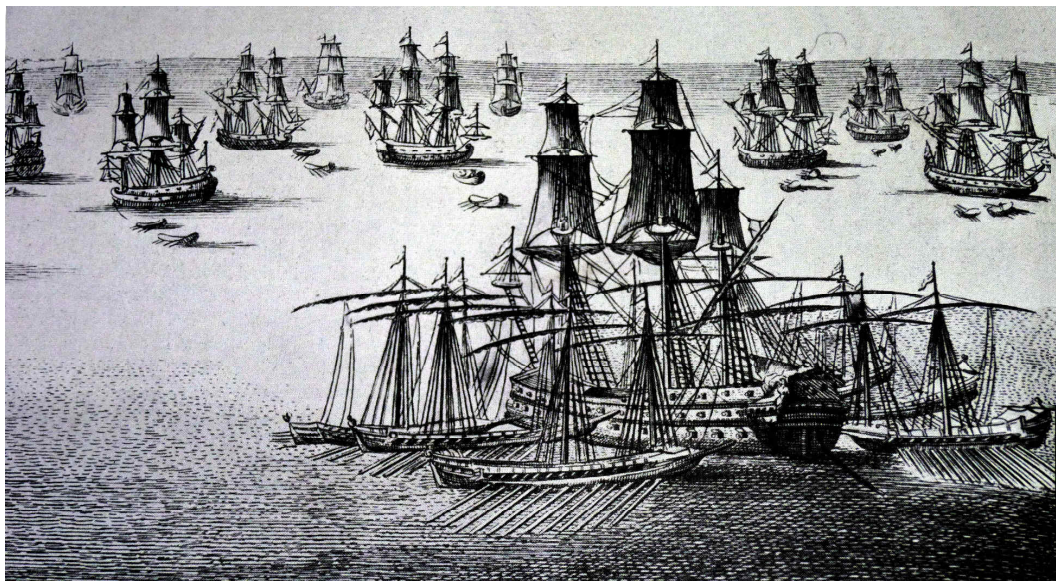


Figure II-2.2/03 – Vaisseau de ligne hollandais *Enhorn* (la *Licorne*) capturé par l'escadre des galères du chevalier de La Paillette, le 4 juillet 1702, en vue de la flotte ennemie (gravure du temps)
(Collection particulière)

Au-delà des opérations côtières, ou de l'assistance aux vaisseaux et de services annexes, elles conservèrent une implication directe dans les batailles en qualité d'unités combattantes : il leur appartenait d'assurer l'arrière-garde de la flotte en guerre, d'attaquer les unités ennemies isolées, et de capturer celles qui se

¹² HENNEQUIN Joseph, *Biographies maritimes ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, tome 3, éd. Regnault, Paris, 1837, p. 474.

trouvaient désemparées. En 1702, durant la guerre de Succession d'Espagne, une escadre de six galères commandée par le chevalier de La Pailleterie – composée de l'*Emeraude*, l'*Heureuse*, la *Martiale*, la *Marquise*, la *Palme* et la *Triomphante* – se portèrent sur un groupe hollandais de douze vaisseaux de ligne, et attaquèrent l'un d'entre eux, l'*Enhorn*, de cinquante six canons, qui s'en était écarté (figure II-2.2/03). L'un des rameurs présents rédigea ultérieurement un témoignage sur l'abordage et la capture du vaisseau¹³ : « Enfin, nous approchâmes de son bord à force de rames, en faisant la chamade qui est une huée que les galériens font pour épouvanter l'ennemi. En effet, c'est une chose épouvantable de voir sur chaque galère trois cents hommes [galère à six hommes par banc] nus comme la main [sic !], qui heurtent tous à la fois et secouent leurs chaînes dont le bruit se confond avec leurs hurlements et fait frémir ceux qui n'ont jamais été à pareille fête. Aussi l'équipage de ce navire prit tellement l'épouvante qu'ils se jetèrent à corps perdu dans le fond de cale, en criant quartier ».

En 1704, les galères furent actives dans la bataille de Velez-Malaga (France et Espagne contre Hollandais et Anglais) : dix neuf dans la flotte française et cinq dans l'escadre espagnole. Ce fut l'engagement naval le plus important de la guerre de Succession d'Espagne. Il illustre aussi ce qu'était alors un combat de ce type : les navires français tirèrent cent deux mille huit cent quatre-vingt six coups de canon¹⁴ ; le nombre total de tués parmi les équipages représenta un peu plus de 34% des effectifs engagés, ceux dénombrés parmi les marins anglais un peu plus de 50%, et un peu plus de 15% chez les Hollandais. En douze heures de combat, le total des morts atteignit quatre mille six cent dix hommes, soit un tué toutes les neuf secondes. A ce résultat s'ajoutait les blessés atteints plus ou moins gravement.

En 1707, les galères du Ponant commandées par le chevalier de Langeron attaquèrent un convoi marchand escorté par une frégate anglaise de quarante huit canons, la *Nightingale*. Les bâtiments de commerce parvinrent à se dérober à la faveur de la bataille contre la frégate, mais celle-ci fut capturée après un assaut extrêmement violent et meurtrier mené par les officiers des galères. En 1708, ces galères combattaient aux côtés des corsaires de Forbin sur les côtes de Zélande¹⁵.

A la fin du XVII^{ème} siècle, la concurrence ancienne entre le corps des galères et celui des vaisseaux s'aviva, le second s'affirmant contre le premier, sans esprit de conciliation de part et d'autre. Si les deux systèmes d'armes étaient encore complémentaires en bien des points, les mentalités des deux corps, elles, étaient fondamentalement opposées. Il en résultera une véritable scission entre les deux

¹³ MARTEIHLE Jean, *Mémoire d'un Protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, op. cité, p. 145.

¹⁴ VERGE-FRANCESCHI Michel, *Philippe de Villette-Mursay. Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Taillandier, Paris, 1991, p. 452.

¹⁵ MALO Henri, *La grande guerre des corsaires de Dunkerque (1702-1715)*, éd. Emile-Paul frères, Paris, 1925.

communautés navales, telle qu'après l'absorption du corps des galères par celui des vaisseaux, en 1748, ce dernier restera absolument imperméable à toute influence, tradition ou même langage issus de leurs précurseurs. C'est ainsi que cette culture, héritière de vingt cinq siècles d'histoire navale, disparut rapidement.

Tourville n'était pas négatif à l'égard des galères, contrairement à Duquesne semble t-il, et considérait utile d'en conserver dans la flotte du Ponant pour des missions adaptées aux fonctions qui les avaient façonnées au cours des âges¹⁶. Les recommandations de Vauban¹⁷ consignées dans son mémoire de 1695, que nous avons vu plus haut, allaient dans le même sens.

Ces avis ne furent pas suivis d'effet. Une ordonnance de 1748 agrégea le corps des galères et celui des vaisseaux. Dernière galère en opération, la *Duchesse* rebaptisée *Patiente* par La Révolution, participa à l'expédition d'Egypte de Bonaparte en 1798. L'ultime exemplaire français de ces navires séculaire, la *Ferme*, fut détruit à Toulon en 1814. Quelques Marines méditerranéennes en conservèrent encore un nombre réduit dans leur flotte, telle que celle de Gênes jusqu'en 1840. Deux mille cinq cents à trois mille ans d'Histoire de la Mer Intérieure s'achevèrent alors.

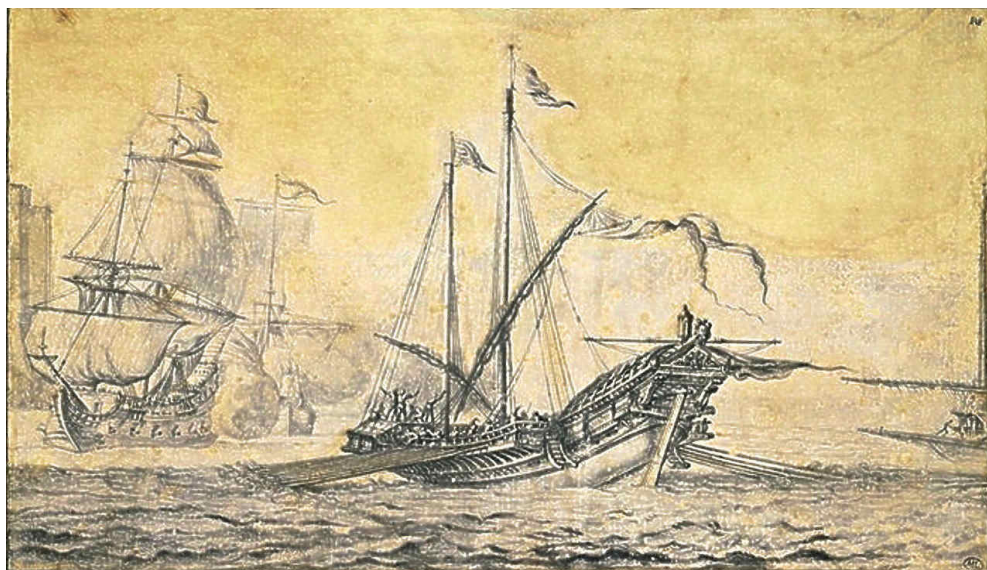


Figure II-2.2/04 – Une galère et deux vaisseaux sous voiles
(Pierre Puget – RMN, musée du Louvre, 32595)

Au nord de l'Europe, les idées de Tourville et de Vauban étaient partagées par les Danois et les Prussiens, davantage encore par les Suédois et surtout par les Russes, ainsi que par les Turcs en mer Noire. Ces régions présentent une configuration côtière fréquemment composée d'îles, de hauts fonds, de chenaux

¹⁶ Lettre à Ponchartrain du 12 juin 1696, in DELARBRE Jules, « Tourville et la Marine de son temps : notes, lettres et documents », op. cité.

¹⁷ Il convient de noter que Vauban ne s'intéressait pas qu'aux fortifications, domaine dans lequel il reste célèbre. Il était également très compétent en stratégie militaire, et possédait de solides connaissances en matière d'économie et d'agronomie, de géographie, d'urbanisme et de démographie.

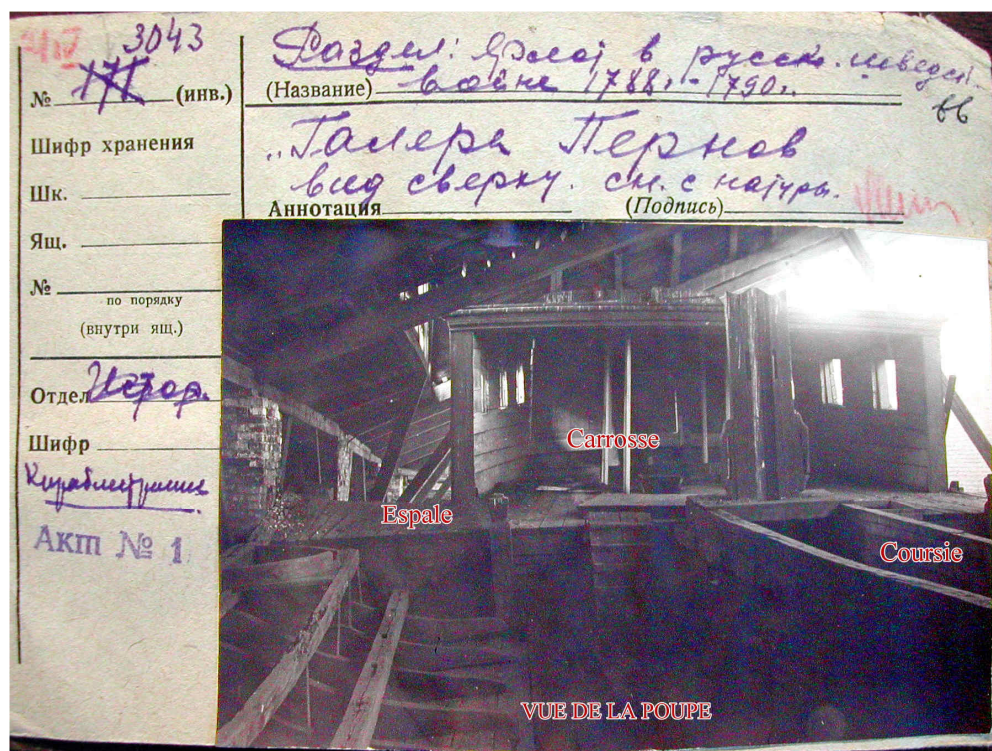
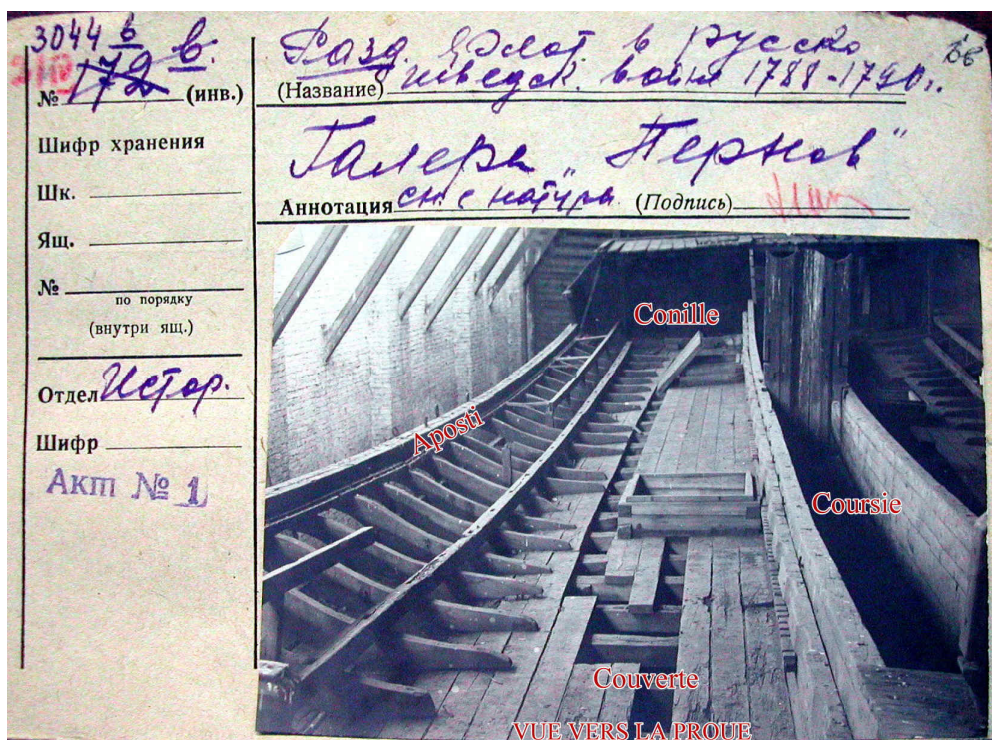
et de vastes baies peu profondes dans lesquels les vaisseaux ne pouvaient pas manœuvrer en sécurité ni espérer un vent établi. Jusqu'au début du XIX^{ème} siècle les galères y combattirent, et souvent y décidèrent de l'issue des conflits :

Année	Bataille	Vainqueur	Nombre de galères	Autres navires
1714	Gangut	Russie	99 galères russes 0 galère suédoise	9 vaisseaux et 5 frégates russes ; 15 vaisseaux, 3 frégates et 11 « autres navires » suédois
1720	Aaland	Russie	? galères russes 0 galère suédoise	0 vaisseau russe ; 4 vaisseaux et 6 frégates suédois
1759	Neuwarp	Suède	4 galères et 4 demi-galères suédoises 4 galères et 4 galiotes prussiennes	3 sloops et 15 canonnières suédois ; 5 canonnières prussiennes
1770	Chesma	Russie	0 galère russe 13 galères turques	9 vaisseaux, 3 frégates, 1 galiote à bombes, 4 brûlots et 4 navires de ravitaillement russes ; 16 vaisseaux, 6 frégates 6 chébecs et 32 « petites embarcations » turcs
1790	Vyborg	Russie	44 galères russes 0 galère suédoise	50 vaisseaux et 16 frégates russes ; 21 vaisseaux, 13 frégates, et 366 « petits navires » suédois
1790	Svensksund	Suède	16 galères suédoises 23 galères russes	6 vaisseaux et 154 canonnières suédois ; 35 vaisseaux 77 canonnières russes

Jean Meyer, dans *Les galères au musée de la Marine*¹⁸, peut conclure sur les galères dans les batailles au nord de l'Europe : « Ce furent les galères suédoises qui permirent d'abord, le 3 juillet 1790, d'opérer à Wyborgsund la percée des vaisseaux de ligne suédois encerclés par le flotte russe, et, quelques jours plus tard [à Svensksund], l'écrasèrent littéralement et la forcèrent à la fuite. [...] A

¹⁸ Article de MEYER Jean, in « Les galères au musée de la Marine » de René BURLET, op. cité, p. 10.

vrai dire, ce fut la dernière “vraie” bataille de galères. [...] Finalement, pendant la guerre russo-suédoise de 1808 à 1809, les trois batailles décisives, indécises ou victorieuses pour les Suédois qui évitèrent ainsi le pire, sont exclusivement des affrontements de deux flottes [où chacune] combattait à la rame comme à Salamine ».



Figures II-2.2/05 et 06 – Dernière galère russe Pernov
(Collection particulière)

La dernière galère authentique subsistant dans le monde fut une galère russe (figures II-2.2/05 à 07), la *Pernov*, baptisée du nom d'un port d'Estonie conquis durant la guerre russo-suédoise de 1788-1791, construite et lancée à Saint-Pétersbourg en 1796 pour la flotte de la Baltique sous le règne de la Grande Catherine (1762-1796).



Figure II-2.2/07 – Dernière galère russe *Pernov* (vue de la poupe)
(Collection particulière)

La *Pernov* portait trois mâts, et sa coque mesurait 127 pieds de long (41,25 mètres), 21 de large (6,82 mètres) et 6 à 7 pouces (0,16 à 0,19 mètre) de « hauteur » – probablement sa hauteur sur l'eau (entre le niveau de l'eau et le bord extérieur du pont). Elle était conservée dans un hangar à Saint-Pétersbourg qui fut détruit lors des bombardements de la cité par les troupes allemandes au début du mois de janvier 1944.

En Russie comme en Suède, dans l'empire ottoman ou en France, les galères tinrent longtemps leur rôle séculaire à côté des vaisseaux. Louis XIV développa ces bâtiments de bas bords et les conserva : leur rôle servait sa renommée, bien évidemment, sinon il ne les aurait pas maintenus, mais les galères constituaient aussi des emblèmes, et répondaient à des règles, à des rituels socio-politiques qui restaient essentiels au sein de la société du Grand Siècle.

2.2. RAYONNEMENT SOCIO-POLITIQUE DES GALÈRES DE FRANCE A LA FIN DU XVII^{ÈME} SIÈCLE : SERVIR LA FOI, LA JUSTICE ET LE ROI

Tout instrument – tout bateau en est un – dispose d'une « vie utile » pendant laquelle il répond à un besoin qui l'a engendré. Il suit successivement une phase de conception, puis de développement, de croissance, enfin de vieillissement de plus en plus accentué à mesure que son environnement technique et humain le frappe d'obsolescence, jusqu'à sa disparition. Il en est, cependant, qui survivent parce qu'ils ont acquis une puissance d'évocation qui surpasse leur fonction matérielle initiale pour les ériger en symboles, en mémoires préservées d'une gloire estompée ou éteinte. Ainsi, en est-il, par exemple, des épées, de carrosses royaux encore exhibés de nos jours, d'uniformes de tradition ou d'unités militaires de prestige qui recueillent toujours la faveur populaire.

Dans le dernier quart du XVII^{ÈME} siècle, les galères restaient un élément notable du quotidien, tangible et très réel même, qui participait à la culture partagée par l'ensemble de leurs contemporains. L'image qu'elles suscitaient transcendait largement une perception matérielle ou une appréciation opérationnelle de ces navires. Elles suscitaient parfois la crainte, mais leur notoriété populaire était d'abord l'effet de la magnificence dont le Grand Siècle savait revêtir un instrument royal de promotion, une arme politique de prestige dominateur. Les galères symbolisaient aussi un système de valeurs et portaient une dignité dont la noblesse d'épée nourrissait son honneur. L'aristocratie, tout comme le peuple, ressentaient le poids de leur autorité régaliennne et l'empreinte de leur prestige. Pourtant, à ce moment, celui de l'apogée des galères, chacun se doutait bien que les vaisseaux allaient vraisemblablement dominer les mers. Le consensus socio-politique rémanent qui entourait les galères s'attachait, certes à un système d'armes, mais aussi à une Marine de tradition, à un sentiment persistant de grandeur, de faste et de puissance que générait le spectacle de leur existence, et à l'inaltérable dignité du service à leur bord.

A) LA MAGNIFICENCE DES GALÈRES : ELEGANCE, FASTE ET APPARAT ; UNE COMMUNICATION POLITIQUE ET DIPLOMATIQUE INFLUENTE

« La galère n'a pas l'allure empâtée, la coque ventrue, l'embonpoint des bateaux de commerce ou la lourdeur des vaisseaux de haut bord [...]. Il y a, entre ceux-ci et la galère, la même différence qu'entre le cheval de trait et le pur-sang racé. Quand elle apparaît à l'horizon, juste entre ciel et eau, on ne sait si elle sort de l'onde ou si elle vient des cieux [...]. Le rythme cadencé de ses rames qui montent et s'abattent, se lèvent et disparaissent, dans un accord parfait, ressemble à des battements d'ailes, mais son nez effilé comme celui d'un espadon l'apparente aussi aux mammifères marins. L'arrivée d'une escadre dans un port représente un spectacle inoubliable qui ne manque pas d'attirer la foule des curieux »¹⁹. Duquesne, au regard de la silhouette gracieuse

¹⁹ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 10.

de ces navires, les surnommait « les demoiselles »²⁰. L'élégance fastueuse des galères fascinait leurs contemporains. Le témoignage, par exemple, du chevalier de Benat, rédigé en 1721, trente ans après avoir admiré ce qu'il décrit, est éloquent dans ce sens : « La magnificence de ces [...] galères n'a peut être jamais approché celle des Galères du feu Roy [Louis XIV] de glorieuse et immortelle mémoire. Elles étoient alors au nombre de quarante ; les deux principales qui étoient la Réale et la Patronne avoient la poupe toute dorée, depuis le plus haut jusques au plus bas vers la Mer ; toutes leurs enceintes, toutes les peles [pales] des rames étoient dorées aussi bien que l'éperon, la proue et les gattes (au bout de l'arbre de mestre et de trinquet) de mestre et de trinquet. [...] lorsque le soleil donnait sur la palamente, les rayons de lumière qui étoient renvoyés diversement selon les différentes superficies des peles des rames, causoient un efét qui produisoit l'admiration de chacun [...]. Toutes les autres Galères étoient à demi dorées et à demi peintes, il est vray que leurs ornements n'étoient pas si superbes que ceux de la Réale et de la Patronne, néantmoins on les trouvoient fort beaux, sur tout lorsque toutes les Galères avoient arboré, et que tout ce grand appareil, qui tenoit tant à l'œuvre morte (la partie de la galère qui est hors de l'eau) qu'aux antennes et aux mâts, composoit, selon l'aveu des étrangers et des gens du bon goût, le plus beau coup d'œil qu'il y eu dans tout le monde. Ce Corps là faisoit beaucoup d'honneur au Roy, et sa grandeur, sa puissance et sa magnificence ne paroissent pas moins sur les Galères que dans son auguste Cour et dans ses formidables armées. Outre cela, c'étoit le Corps le mieux composé en Officier quil y eut dans l'Europe, et le mieux entretenu. Il y avoit encore quatre mille soldats d'élite des plus belles troupes du Royaume »²¹. La puissance et la magnificence, encore, persistant trente ans après.

Un voyageur de la fin du XVII^{ème} siècle, Jean Dumont, baron de Carlscoon, livre aussi son témoignage : « Il ne se peut rien de plus superbe que ces galères ainsi parées qu'elles le sont tous les jours de fête et le dimanche »²². Ces jours là, en effet, et surtout à l'occasion de célébrations majeures telles que la naissance d'un prince, l'anniversaire du roi ou la visite d'un dignitaire, comme au moment de l'entrée dans un port étranger, les galères ajoutaient au faste de leur ornementation ordinaire toute une extraordinaire profusion de flammes immenses, de bannières, pavillons, pavesades d'étoffes précieuses, colorées, chatoyantes et brodées de fils d'or et d'argent. « Ainsi parées, les galères avaient belle allure, et les rameurs ne manquaient pas d'éprouver une certaine

²⁰ Cette appellation a été interprétée par certains auteurs contemporains comme reflétant du mépris envers ces bâtiments. Une « demoiselle », selon la signification de l'époque, désignant exclusivement une jeune fille de la noblesse, il est bien peu probable que Duquesne se soit laissé aller à utiliser ce vocable pour exprimer une raillerie dédaigneuse qui aurait pu être considérée comme un affront.

²¹ BENAT (de), *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de l'Ordre militaire de Saint Louis*, première partie, Marseille, 1721. SHD Vincennes, MS 408, p. 162 à 165.

²² DUMONT Jean, *Voyage de M. Du Mont en France, en Italie, en Allemagne, à Malthe et en Turquie*, éd. Etienne Foulque, La Haye, 1699, p. 122.

fierté devant l'admiration manifestée par les gens massés sur les quais »²³.

En 1729, encore, pour la naissance du dauphin Louis-Ferdinand (1729-1765), le fils aîné de Louis XV et de Marie Leczynska, les galères offrirent à Marseille un divertissement qui éblouit la multitude qui se pressait sur les appontements, autant qu'il émerveilla le lieutenant-général des galères, le comte de Roanès qui raconta la scène : « seize galères mouillées à une certaine distance formaient seize montagnes de feu qui paraissaient se joindre. Cette illumination faite, la mousqueterie fit sa décharge parfaitement bien. Ensuite, tout le canon a tiré avec tant d'ordre qu'un coup n'attendait pas l'autre. D'abord que les fumées ont été passées, il est parti de chaque galère sept ou huit douzaines de fusées tout à la fois, qui formaient en l'air un si grand nombre de girandoles que l'on eût cru qu'il était tout en feu. Cela s'est répété trois fois »²⁴. Des pièces de monnaie étaient frappées pour immortaliser ces moments exceptionnels.

Les escales offraient aussi des occasions de faire briller la magnificence et l'hospitalité du Roi. L'abbé Bion décrit une de ces réceptions dans son pamphlet paru en 1708²⁵ : « La table des officiers est délicatement et magnifiquement servie. Nous passâmes le Carnaval de 1704 dans le port de Monaco. Nos officiers régalerent souvent le Prince [Antoine Grimaldi] sur la galère. La symphonie, la bonne chère, tout faisait briller la joie et la splendeur ». Car la réale, la patronne et les galères portant la marque des chefs d'escadre disposaient d'un orchestre composé généralement de six violons, d'une basse et d'un hautbois, et d'autres encore parfois portant l'ensemble instrumental jusqu'à douze exécutants. Les musiciens étaient des galériens qui revêtaient pour l'occasion un habit rouge galonné d'or, et portaient un bonnet de velours « à la polonaise »²⁶.

Cette pompe, cet appareil, la majesté des galères impressionnaient et suscitaient l'admiration et le respect. Le niveau de dignité attaché au service des galères – à l'exclusion, bien sûr, des emplois de mariniers de rame trop marqués par la proximité de la chiourme –, qui transposait dans une hiérarchie de valeurs sociales l'intensité de la renommée du Prince qui en rayonnait, se mesure à l'attractivité qu'elles exerçaient. L'existence de la chiourme ne l'affectait ni n'influçait en rien : elle était, par nature, retranchée du Royaume, moralement et socialement inexistante.

B) DIGNITE DU SERVICE A BORD : « CES MESSIEURS DES GALERES »

Pour constater la faveur que la population portait au service des galères, malgré le rude et périlleux quotidien qu'il imposait, lisons Barras de La Penne, chef de

²³ BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, op. cité, p. 200.

²⁴ In BRIAIS Bernard, « Galères et galériens », op. cité, p. 202 et 203.

²⁵ Ibidem, p. 176.

²⁶ Chapeau surmonté d'une sorte de plateau carré, un angle de celui-ci étant pointé vers l'avant. Sous le Premier Empire, certains régiments de hussards et surtout les lanciers portaient aussi cette coiffure.

l'une de leurs escadres au Grand Siècle, là où il évoque cet attrait ou plutôt les excès de cet attrait trop soutenu : « Quoique la mer soit un element tres inconstant, où l'on est toujours exposé à de fort grand danger, où l'on essaye souvent de furieuses tempêtes et où l'on fait quelquefois de funestes naufrages, et que d'ailleurs les galeres en particulier ne soient pas uniquement un suplice pour ceux qui l'ont mérité, mais encore pour les officiers et pour tout l'équipage, il se presente toutefois plus de personnes [pour y servir] qu'il n'y a de places vaquantes. Il est etonnant de voir avec quelle ardeur et quel empressement la plupart des gens de qualité se remuent pour mettre leurs enfants dans le corps des galères, ce qui fait que la plus grande partie de ce corps n'est composée que de chevaliers de Malte ou de gentil-hommes d'une noblesse ancienne et connue ; il n'y en auroit point d'autres, si la sollicitation et la faveur n'introduisoit quelquefois dans ce corps des gens de médiocre naissance. Il arrive souvent qu'une simple place dans la compagnie des gardes de l'étendart, par où il faut necessairement passer pour devenir officier de galere, il arrive, dis je, souvent que cette simple place est demandée par les seigneurs de la Cour les plus considerez, et quelquefois même par des princes et des princesses. Ces jeunes gardes n'ont pas moins d'ardeur pour aller à la mer, dez qu'il y a quelque campagne à faire, que les courtisans en ont pour avoir l'honneur d'estre nommez à suivre le roy lorsque Sa Majesté doit aller en campagne ou qu'elle doit faire quelque autre voyage, et lorsqu'il vient vaquer quelque employ sur les galeres, ces jeunes gens sont aussi attentifs à le solliciter que les abbez de Cour à briguer les evechez vaquants [...]. Les plus petits employs ne sont pas moins briguez que les grands. Une place de come [comite], de pilote, de timonier, de cap de garde, etc. produit quelquefois plus de sollicitations que le remplacement d'un capitaine. On ne sçauroit surtout estre trop en garde contre celles des dames qui, ne pouvant connoître la capacité des sujets pour lesquels elles s'interessent, n'en protegent que trop souvent de tres indignes »²⁷.

Le 2 janvier 1664, Colbert écrivait à Louis de Matharel, secrétaire à la Marine, « Les forces navales [sont] censées [être] beaucoup plus nobles que celles de terre parce que là où il y a plus de péril, il y a aussi plus de gloire [...] »²⁸. Les officiers des galères considéraient que les assauts et les combats au corps à corps qu'ils menaient dans les batailles constituaient l'échelon ultime de ces périls, et donc aussi celui de la gloire. Les canonnades ne suscitaient que leur mépris : il n'y avait que quelques générations de passées depuis l'époque où l'arquebuse, le « canon à main », était qualifiée d'« arme des lâches », depuis que le chevalier Bayard n'hésitait pas à faire exécuter les soldats pris avec cet instrument de l'Enfer à la main. Les galères de France perpétuèrent dans les combats navals les valeurs chevaleresques, notamment celles de la Renaissance : la bravoure jusqu'à la témérité, le panache et le respect de l'ennemi. De surcroît, une forte proportion de ces officiers étaient de l'Ordre de

²⁷ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, op. cité, p. 152 et 153.

²⁸ Archives nationales, Marine, B² 8, folio 12 V°, 2/01/1664.

Malte dont l'extraordinaire prestige rejaillissait ainsi sur tout le corps des galères de Louis XIV, surtout après l'héroïque victoire des chevaliers sur les Turcs lors du « Grand Siègle » de leur capitale par Soliman le Magnifique, en 1565.

Les officiers des galères se considéraient comme des gens d'épée, et non comme des marins. Ils constituaient une caste glorieuse, fière de ses traditions et des exceptionnels périls encourus à la mer. Au moment de l'agrégation de leur corps à celui des Vaisseaux²⁹, en 1748, peu d'entre eux rejoignirent ces derniers, préférant plutôt prendre du service à bord de navires corsaires où se pratiquaient encore couramment l'abordage et un mode d'affrontement où prévalaient la valeur et la bravoure personnelles. C'est pourquoi la noblesse de France en général, surtout celle de Provence, tenait à honneur de combattre sur les galères contre les ennemis du Prince et contre l'Islam, et de consacrer ainsi son épée avec sa vie au service du Roi et de la Foi. « C'est à ce monde très fermé de la haute noblesse provençale, véritable caste aux traditions maritimes et guerrières, qu'appartiennent [pour beaucoup] "ces messieurs des galères" »³⁰. Tout comme ces navires et leurs officiers, il convient de rappeler que les soldats embarqués, aussi, étaient magnifiques, les compagnies franches des galères étant « du nombre des plus belles troupes de France »³¹.

Ce consensus de l'opinion sur les galères était largement partagé par le peuple sensible à la représentation de la puissance et de la magnificence royales, ainsi qu'à celle du châtimement des criminels. De tous les moyens d'expression de la majesté royale et du pouvoir régalien, seules les galères symbolisèrent, et même mirent simultanément en scène aux yeux de tous la puissance et la magnificence du Roi, et encore la Justice et la Foi.

Une telle notoriété, se devait de concourir à l'image projetée par Versailles : d'évidence, il fallait que, sur le Grand Canal, une galère expose, dans son

²⁹ Il convient de noter que, contrairement à une confusion fréquemment répétée, l'ordonnance du 27 septembre 1748 eut spécifiquement pour objet la « réunion du corps des galères à celui de la Marine » et non la suppression des galères, quant bien même le nombre de celles-ci décroissaient naturellement en fonction du besoin que le Roi en avait. L'article XXX de l'ordonnance stipulait : « Le principal service des chiourmes [qui furent maintenues] devant au surplus être celui de la mer, Veut Sa Majesté que chaque année, si les circonstances le permettent, il soit armé quelques galères dans chacun des ports où elles seront distribuées afin d'entretenir dans ce service les anciennes chiourmes et d'y former les nouvelles » ; l'article XXXI : « Et au défaut d'armement des galères, il sera établi pendant les mois de juin, juillet, août et septembre une ou deux galères d'exercice dans chaque port suivant le nombre des chiourmes qui s'y trouvera [...] » ; l'article XXXII : « Les chiourmes sur lesdites galères seront exercées tous les jours pendant deux heures [...], savoir une heure le matin à la vogue et une heure l'après-midi aux autres manœuvres où elles peuvent être employées en galère ». L'article XXXIII, énonce clairement la survivance des « anciennes ordonnances des galères en ce qui n'y est pas dérogé par la présente », notamment dans le domaine des saluts de la voix, de la garde, des peines, de l'habillement et de la nourriture des chiourmes.

³⁰ PETIET Claude, *Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères*, op. cit., p. 15.

³¹ *Mercurie galant*, avril 1701.

domaine et avec éclat, l'image conceptuelle du souverain. Cet éclat qui contribua au rayonnement de la « nouvelle Rome », ce fut la petite réale construite en 1685, trois ans après l'installation définitive de la Cour à Versailles.

Reconstituer les cotes générales de ce navire constitue l'objet de la troisième partie. Avant d'aller plus loin, cependant, il convient d'observer l'état actuel de la question. D'un point de vue général, y a-t-il déjà eu des reconstitutions réalisées parmi les Etats maritimes qui ont contribué à l'histoire des galères ? Quel est, surtout, l'état des connaissances relatives à la réale de Versailles et à son entourage, à la Flottille royale du Grand Canal ?

III- LES GALERES AUJOURD'HUI

Le monde des galères a laissé des traces encore déchiffrables à notre époque, témoignages préservés de ceux qui l'ont animé au cours des siècles. Cette mémoire, parfois, a pris corps dans des résurgences tangibles permettant l'étude en grandeur réelle de l'un ou l'autre de ces témoins d'une longue chronique maritime. Tenter de reconstituer la réale de Versailles s'inscrit dans un courant de recherches aspirant à la restitution de ce patrimoine naval et artistique de France, et même d'Europe étant donné le rayonnement intense de la civilisation du Grand Siècle.

3.1 LA SURVIVANCE DES GALERES

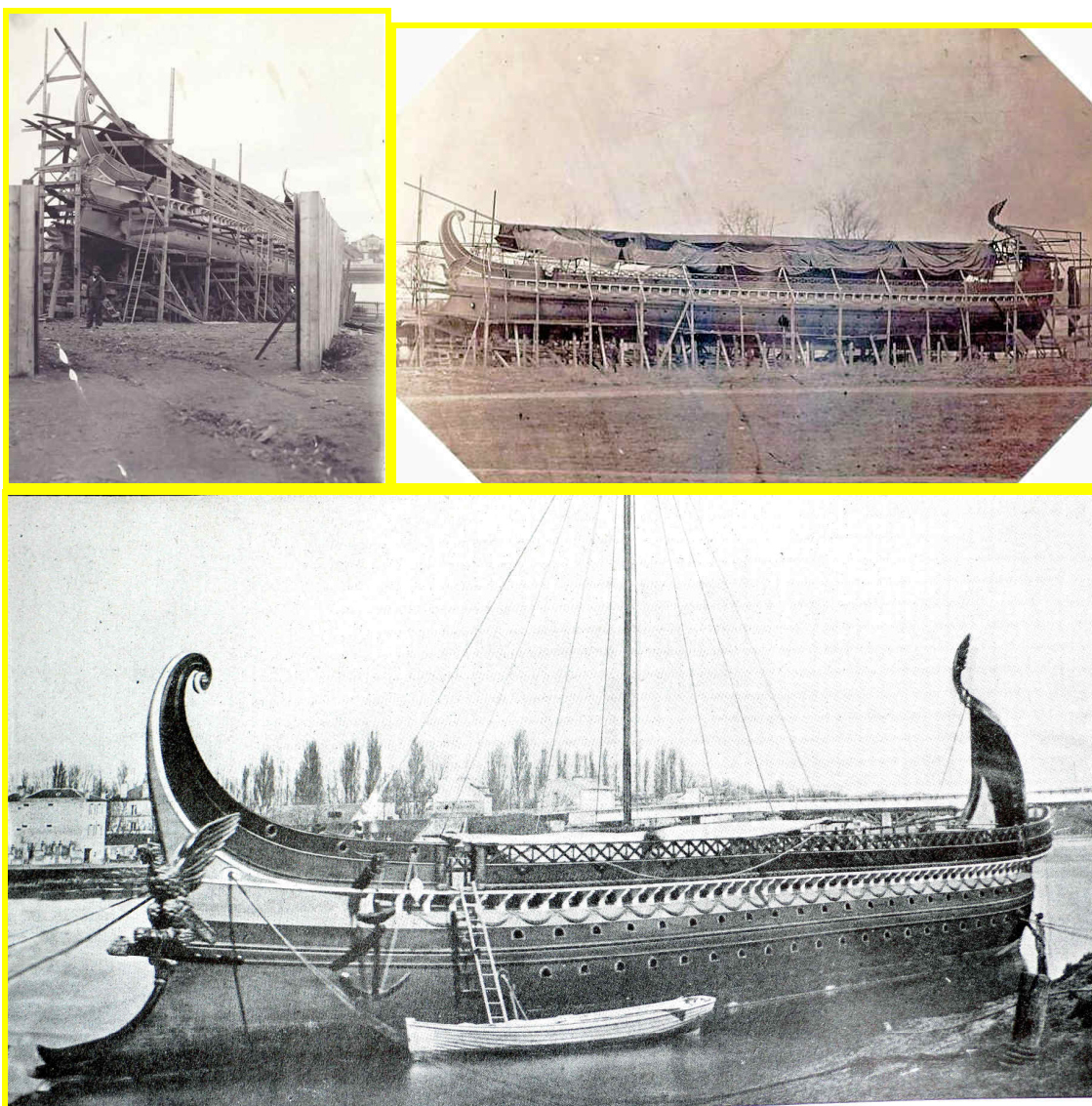
Il suffit d'entrer dans un musée de la Marine, un musée naval ou un musée de la Mer pour constater que dans la culture dominante du XX^{ème} et du début du XXI^{ème} siècles, l'histoire maritime se résume essentiellement aux trois derniers siècles : le temps des vaisseaux et celui des cuirassés associés aux grands croiseurs. En deçà du XVIII^{ème} siècle, les Espagnols et les Portugais évoquent, plutôt brièvement, les navires des Grandes Découvertes ou de la colonisation sud américaine, et quelques musées, notamment en France et au Canada, présentent divers esquifs des « peuples premiers ». Les galères, c'est-à-dire vingt cinq siècles de développement naval, sont absentes ou figurent – parmi l'iconographie et quelques maquettes de plus en plus rares – la portion congrue des collections présentées.

Cependant, quelques-uns des bâtiments de cette antique famille ont été reconstruits à leur taille réelle à l'époque contemporaine.

3.1₁ UNE RECONSTITUTION SOUS NAPOLEON III

En 1860, Napoléon III, très intéressé par ce qui avait trait au monde romain, ordonna de reconstituer une trirème (ou trière) afin de tenter d'élucider le système de vogue antique à trois rangs superposés de rames (figures II-3.1/01).

Ce fut probablement le premier programme expérimental d'archéologie navale. Construit en moins de dix mois, le navire fut lancé sur la Seine le 9 mars 1861. Il avait 39,70 mètres de long et 5,50 mètres de large, un tirant d'eau de 1,10 mètre, et 130 rameurs assuraient sa mobilité.



Figures II-3.1/01 – Reconstitution d'une trirème sur la Seine en 1861
(Photos « L'Illustration »)

Les essais se déroulèrent durant trois mois – sans résultats bien probants, semble-t-il –, à l'issue desquels la trirème fut conduite et amarrée dans le port de Cherbourg en juin 1861, puis placée sur une cale de l'arsenal en août 1863. Après l'effondrement du Second Empire, elle fut laissée à l'abandon jusqu'à ce que, le 26 avril 1878, la décision fut arrêtée de la détruire.

3.1₂ LES RECONSTITUTIONS ET TEMOIGNAGES SURVIVANTS

« Venise, 11 septembre 2001 – La forme qui vient de « remonter » à l'air libre est oblongue, l'eau qui en affleure les bords laisse entrevoir un navire : les

archéologues italiens viennent d'extirper de la fange de la lagune vénitienne, là où ils ne les attendaient pas, les vestiges d'une galère, l'unique exemplaire jamais découvert à ce jour »³². Il avait fallu quatre ans au consortium « Venezia Nuova », chargé de dresser la cartographie et la situation archéologique de la lagune, pour ramener ces restes à l'air libre. Construit au XIV^{ème} siècle pour le commerce de cabotage entre Venise et les ports d'Italie, ce bâtiment avait une coque de trente huit mètres de long et cinq de large. Il était équipé de vingt neuf bancs (figure II-3.1/02). Faute de financement permettant d'en recevoir les vestiges dans un lieu approprié, il semble que ceux-ci demeurent toujours dans l'état où les archéologues les ont trouvés.

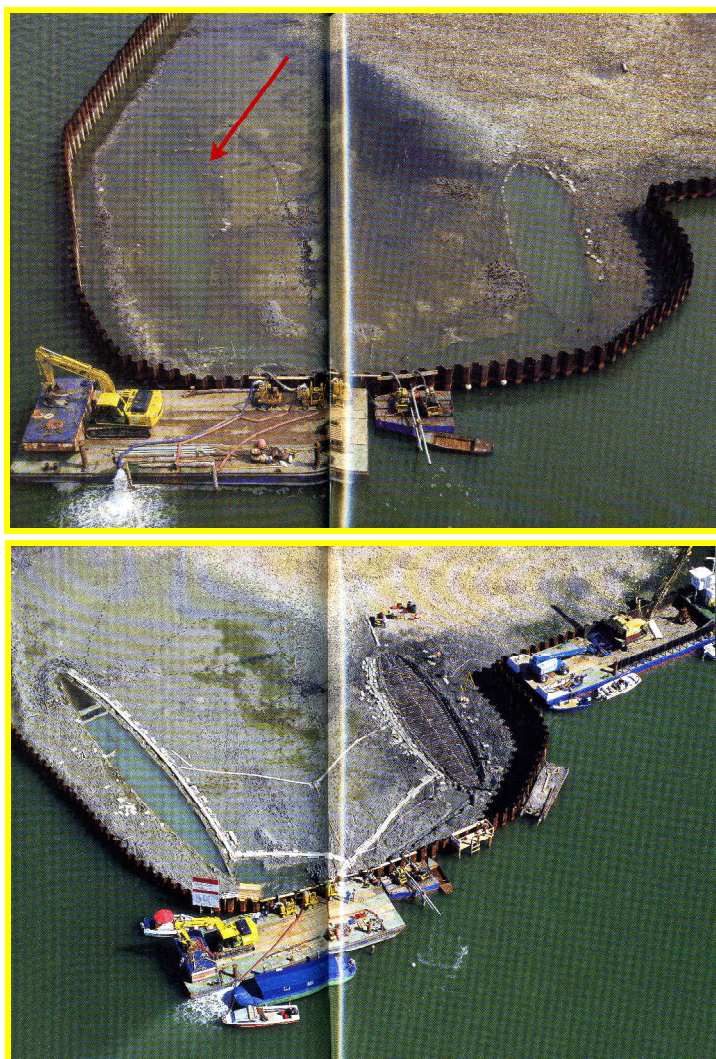


Figure II-3.1/02 – Mise au jour sur le fond de la lagune de la galère de commerce (à gauche des clichés) et d'un bateau de transport
(« La galea ritrovata », Marsilio Editori s.p.a., Venezia, 2002-2003)

De nombreux exemples puisés dans la mémoire des galères ont illustré les pages ci-dessus, gravures, gouaches, dessins, huiles et descriptions dont les éléments techniques ont permis des reconstitutions en grandeur réelle que l'on

³² Article paru dans *La Recherche*, datée du 11 septembre 2001.

peut voir aujourd'hui. La survivance des galères est aussi portée par une autre expression, la plus populaire, celle des graffitis navals creusés dans la pierre par les marins et les soldats mêmes qui y ont servi.

A) LES RECONSTITUTIONS ACTUELLES

Aujourd'hui, quatre galères maritimes subsistent, deux d'entre elles naviguent et deux autres sont conservées dans des musées, auxquelles peut être adjoint un type de navires légers utilisé par les Romains sur les grands fleuves.

- En novembre 1981, les vestiges d'une embarcation ancienne furent découverts lors du creusement des fondations de l'hôtel Hilton de Mayence. Il apparut, après étude, qu'il s'agissait d'un « *navis lusoria* », un *patrouilleur, de la flottille de Germanie* utilisé par les Romains au IV^{ème} siècle ap. J.C. pour la surveillance et la protection des frontières fluviales de l'Empire, notamment sur le Rhin et sur le Danube. Sa reconstitution en grandeur réelle fut décidée, effectuée par le musée de la Navigation antique de Mayence où il est aujourd'hui exposé depuis son achèvement en 1994 (figure II-3.1/03). Il mesure 21,50 mètres de long sur 2,80 mètres de large, et son tirant d'eau ne dépasse pas 0,40 mètre. Trente cinq soldats manœuvraient ses dix huit rames par bord (dix huit d'un côté, dix sept de l'autre). Par vent favorable, il pouvait aussi naviguer à la voile.



Figure II-3.1/03 – Reconstitution d'une galère romaine de la flottille de Germanie
(Cliché Martin Bahmann, musée de la Navigation antique à Mayence)

D'autres programmes de reconstruction ont été menés, tel le *Lusoria Rhenana* lancé en 2010 (vingt-quatre rameurs), ou le *Regina* (figure II-3.1/04). Ce dernier a été construit par les étudiants de l'université de Regensburg en

Bavière. Lancé en 2004, il navigue sur le Danube et le Naab, l'un de ses affluents.



Figure II-3.1/04 – Le *Regina*
(Cliché université de Regensburg – Bavière)

- ❑ La *trirème Olympias* (figure II-3.1/05) fut reconstruite au Pirée en 1984. Elle mesure environ 37 mètres de long sur 5 de large, avec un tirant d'eau de 1 mètre. Elle pèse 40 tonnes.



Figure II-3.1/05 – la trirème grecque *Olympias* au Pirée en 1987
(Cliché Templar 52)

Elle transporta la flamme olympique à l'occasion des Jeux de 2004.

- ❑ La *Liberté* (figure II-3.1/06), réplique d'une galère du XVII^{ème} siècle, a été construite sur les bords suisses du lac Léman, et mise à l'eau en 2002. Elle mesure 55 mètres de longueur et 9 mètres de largeur.



Figure II-3.1/06 – Galère la *Liberté* sur le lac Léman
(Cliché association « La Liberté » - Suisse)

Elle est destinée à des promenades et à des réceptions sur le lac, ce qui a imposé à son constructeur l'installation d'un moteur, une réduction de sa palamente à 21 rames – pour une longueur équivalente à une réelle ordinairement armée à 29 ou 30 rames par bande –, et la modification de son gréement : le foc et la coupe des voiles, étrangers aux galères traditionnelles, s'expliquent par cette vocation et les contraintes qui en découlent.

- ❑ Le musée de la mer de Gênes abrite depuis 2003 la reconstruction d'une *galère ordinaire du XVII^{ème} siècle* (figures II-3.1/07). Commandée dans le cadre d'un appel d'offres, elle fut construite à Ostende aux Pays-Bas.



Figures II-3.1/07 – Galère ordinaire au musée de la mer de Gênes
(Cliché Patrice Grimald)

- ❑ La reconstitution la plus monumentale et la plus remarquable pour le soin de l'exactitude historique et les ornements se trouve, depuis 1971, au musée

naval de Barcelone. Il s'agit de la *galère réale d'Espagne* (figure II-3.1/08), initialement construite en 1568, sur laquelle don Juan d'Autriche commanda la flotte chrétienne à la bataille de Lépante (1571) qui mit un coup d'arrêt définitif à l'expansion maritime turque en Méditerranée.



Cliché Patrice Grimald

Figure II-3.1/08 – Reconstitution de la galère réale de Don Juan d'Autriche à Lépante – 1571
(musée naval de Barcelone)
(Cliché Patrice Grimald)

Elle a été reconstruite à l'identique par l'Espagne à partir de 1968 dans l'ancien arsenal de Barcelone, où elle est présentée au public. Elle mesure 59,50 mètres de long sur 8,50 mètres de largeur hors tout. Son tirant d'eau en charge atteint 1,70 mètre, et 0,30 mètre la hauteur entre l'extrémité extérieure du pont et le niveau de l'eau. Elle est équipée de trente rames par bord comme, généralement, les réales de France. La longueur de l'interscalme est de 1,25 mètre, identique à celui des galères françaises.

B) LES GRAFFITIS NAVALS

Les marins aiment à dessiner leur bateau, lieu de vie, d'aventures, de rêves et de périls surmontés. Les marins des galères n'échappèrent pas à la règle commune, tout particulièrement lorsqu'ils étaient en garnison dans une forteresse, ou, davantage encore, lorsqu'ils étaient retenus prisonniers, capturés dans une bataille. La Provence est une terre de prédilection pour ces œuvres, dont était originaire l'essentiel des équipages des galères françaises, où, souvent aussi, leurs adversaires vaincus subissaient leur captivité. Dans le cloître de

Montmajour (Bouches-du-Rhône), les graffitis navals ont été datés de la fin du XII^{ème}-début du XIII^{ème} siècle, ceux de Lucéram (Alpes maritimes), dans la chapelle de Notre-Dame de Bon-Cœur, datent du XVI^{ème} siècle, dans le massif du Cap Sicié (Var) ils datent des XVI et XVII^{èmes} siècles, dans un cachot à Arles (Bouches-du-Rhône) du XVII^{ème} siècle, et les galères de Savoie creusées dans les roches de la vallée des Merveilles (Alpes maritimes) du XVIII^{ème} siècle.

Une mention particulière doit être faite en ce domaine sur le château de Tarascon (Bouches-du-Rhône), imposante forteresse bâtie dans le cours de la première moitié du XV^{ème} siècle, et utilisée partiellement dès cette époque en prison. Plusieurs salles présentent de remarquables graffitis navals dont un grand nombre de vaisseaux longs, galères et galiotes, plus ou moins rudimentaires, gravés par des marins espagnols prisonniers de guerre. On peut, notamment, y remarquer une galère stylisée (figure II-3.1/09) équipée d'une vogue « a sensile », ce qui permet de dater le graffito d'une époque comprise entre le XIV et le milieu du XVI^{èmes} siècles.



Figure II-3.1/09 – Graffito dans le château de Tarascon
(Cliché Patrice Grimald)

Elle semble comporter vingt bancs, mais le dessin n'était pas forcément réalisé dans un but rigoureusement descriptif, la place disponible sur le mur pouvant conditionner la longueur de la gravure. En revanche, il semble que chaque banc recevait trois rameurs, chacun manoeuvrant sa propre rame (vogue a sensile). Le dessin ne montre pas de mât de trinquet, absence qui confirme une datation de l'œuvre antérieure à la fin du XVI^{ème} siècle.

Dans la même salle du château, une autre galère présente des caractéristiques

similaires (figure II-3.1/10) : vogue à sensile, vingt bancs de trois rameurs chacun, mât unique. Elle se singularise cependant par une taille démesurée donnée aux pierriers, comme si l'auteur voulait les mettre en exergue (était-il artilleur affecté à ces armes ?).



Figure II-3.1/10 – Graffito dans le château de Tarascon
(Cliché Patrice Grimald)



Figure II-3.1/11 – Graffiti dans le château de Tarascon
(Cliché Patrice Grimald)

Au-dessus de l'espale, un étendard porte des lys posés un et deux – à l'inverse des armes de France –, et la flamme de poupe – signal de combat ? – en montre

six posés trois et trois.

Toute la longueur d'un autre mur est occupée par la figuration d'une scène probablement vécue par le sculpteur : une escadre de trois galères de Gênes affronte trois galères du royaume d'Aragon (figure II-3.1/11)³³. Ces graffitis sont très simplifiés : aucun moyen de déplacement n'y figure, ni rame, ni voile, ni même de mât. Par contre, ici aussi, les pierriers sont surdimensionnés. Ils constituent manifestement l'essentiel de ce que le graveur voulait exprimer.

3.2 HISTORIOGRAPHIE DE LA FLOTTILLE ET DE LA REALE DE VERSAILLES

Les quelques informations qui subsistent au sujet de la réale de Versailles apportent quelques éléments de réponse à deux questions : quels événements ont marqué son existence, et que sait-on de ce navire aujourd'hui ?

3.2.1 CHRONOLOGIE DE LA REALE DE VERSAILLES AU XVII^{ÈME} SIECLE

L'existence de ce navire a été ponctuée par les moments suivants, attestés dans les archives et les récits de l'époque considérée :

- ❑ *1685* : construction à la Petite Venise de Versailles par Jean-Baptiste Chabert, ornementation par Philippe Caffiéri et Noël Briquet.
- ❑ *Mardi 20 novembre 1685* : « Le roi ne sortit qu'après son dîner ; il alla se promener dans ses jardins, puis monta en calèche pour aller voir mettre à l'eau la galère qu'on a bâti ici [dans le domaine du château de Versailles] »³⁴.
- ❑ *Vendredi 25 janvier 1686* : « Le roi ne sortit que l'après-dînée ; il monta en calèche avec les dames, et ensuite il alla s'embarquer sur le canal, il monta la galère qu'il a fait bâtir ici et dont il fut très content. Il nous fit embarquer avec lui cinq ou six de ceux qui avaient l'honneur de le suivre »³⁵.
- ❑ *Samedi 1^{er} juin 1686* : « Le roi au sortir de vêpres alla se promener dans ses jardins ; il fit voir ses fontaines à monsieur l'archevêque de Paris, puis il s'embarqua sur la galère et nous y fit monter avec lui. Monseigneur et madame la Dauphine se promenèrent longtemps en carrosse autour du canal, et puis monseigneur s'embarqua pour venir joindre le roi qui ne put le recevoir dans la galère, parce qu'elle était déjà trop pleine »³⁶.
Le *Journal* du marquis de Dangeau mentionne d'autres utilisations du bateau, par le Roi et par le Dauphin.

³³ La représentation des étendards arborés par les deux escadres n'est pas suffisamment précise pour certifier sans réserve qu'il s'agit bien de ces deux Etats.

³⁴ DANGEAU (de) Philippe (Courcillon, marquis de), *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, op. cité, tome 1, p. 254.

³⁵ Ibidem, p. 285.

³⁶ Ibidem, p. 343.

- ❑ *Mercredi 2 octobre 1686* : « Avant de monter sur le canal, ils [les ambassadeurs du roi de Siam] virent le bassin d'Apollon qui est au bout de la grande allée qui y conduit. Ils montèrent dans la galère qui est sur le canal. Toutes les gondoles et autres bâtiments les accompagnèrent avec tous leurs ornements et agrès, et ces bâtiments étaient remplis de timbaliers, de trompettes et de divers instruments qui ne cessèrent point de jouer tant que les ambassadeurs furent sur le canal. Les matelots avaient des habits forts propres, rouges ou bleus. Après qu'on eut fait divers tours sur le Canal, la galère entra dans le côté de la croisée qui conduit à la Ménagerie [...] Au sortir de la Ménagerie, ils allèrent à l'autre bout de la croisée du Canal, à Trianon [...] »³⁷.
- ❑ *16 juin 1691* : mention de réparations qu'elle requiert, dans le *Mémoire des réparations qui ont été faites [...] aux vaisseaux, à la galère et aux chaloupes*³⁸.
- ❑ *1691* : carénage de la galère.
- ❑ *1692* : mention de réparations qu'elle requiert, dans le *Mémoire des réparations que nous avons faites sur les vaisseaux et autres bâtiments qui sont sur le canal de Versailles, commencées du 15 avril 1692 jusques à la fin septembre de ladite année* :
 - ♦ Carénage,
 - ♦ « Changé beaucoup de bordages »,
 - ♦ « et l'avons garnie et agrée de tout ce qui lui était nécessaire »,
 - ♦ « la chatte de la galère³⁹ raccommodée aussi ».
- ❑ *28 février 1693* : Travaux réglés pour son entretien, « bois pour la contrequille⁴⁰ et divers ».
- ❑ *1693* : carénage.
- ❑ *15 juin 1696* : mention de réparations qu'elle requiert, dans le *Mémoire pour la galère de ce qui a été fait* :
 - ♦ Cordages pour amarrage,
 - ♦ Toile de Creilly⁴¹ pour faire un tendelet de poupe,
 - ♦ Toile cirée pour couvrir ce tendelet.
- ❑ *1697* : carénage
- ❑ *De juin à décembre 1698* : achat de bois pour de nombreuses réparations à

³⁷ LE MERCURE GALANT, *Troisième partie du voyage des ambassadeurs de Siam en France*, décembre 1686.

³⁸ Cette mention ainsi que les suivantes proviennent des Archives nationales, cote O¹ 1793.

³⁹ Embarcation de service généralement utilisée pour charger et décharger les bâtiments de mer. Ici, il s'agit vraisemblablement du caïque – ou du canot – de la petite réale.

⁴⁰ Contrequille : ensemble de pièces de bois qui renforcent la quille et sur laquelle sont fixés les madiers (varangues sur les vaisseaux).

⁴¹ Est-ce une toile tissée à l'époque dans le village de Creilly en Seine-et-Marne ?

effectuer (dont les varangues⁴² et le tour de la galère), des bottes de paille, des clous, du bray, du soufre et du goudron.

- *Juillet 1698* : mention de réparations qu'elle requiert, dans l'*Etat des bâtimens qui sont sur le canal [...]* : construite en 1685, la gallere que l'on raccommode actuellement.

A partir de 1699, aucune mention n'apparaît plus concernant ce navire. Il convient, cependant, de remarquer que le carton O¹ 1793, qui renferme aux Archives nationales les documents datés de 1674 à 1791, a perdu la chemise relative aux années 1699 à 1707. Il est donc probable que la réale de Versailles a été désarmée entre 1699 et 1707.

3.2₂ AUJOURD'HUI

A la fin du règne de Louis XIV, la Flottille royale de Versailles commença à péricliter. Le Régent puis Louis XV la menèrent à rien. Le Canal fut comblé à la Révolution, sa population nautique quasiment oubliée dans le cours du XIX^{ème} siècle, et resta ignorée même après que Louis XVIII ait fait restaurer le plan d'eau. La revue *Versailles illustré*⁴³, dans son premier tome (avril 1896-mars 1897), rappelle son existence sur un mode littéraire qu'affectionnaient les érudits de l'époque. Deux ans plus tard, en 1899, Juste Fennebresque publia un ouvrage sur *La petite Venise*⁴⁴ où il exposa les principaux éléments de la Flottille dans ce qu'ils montraient de plus spectaculaire. Pierre de Nolhac, conservateur du château de Versailles de 1887 à 1920, effleura le sujet dans son ouvrage *La résurrection de Versailles*⁴⁵, celui-ci étant tout-à-fait marginalisé par l'énormité des travaux essentiels à effectuer pour sauver le monument. Le XX^{ème} siècle passa sur Versailles, les esprits préoccupés par ces grandes priorités. La Flottille n'était pas totalement oubliée mais elle restait cantonnée dans le carton des choses annexes et confuses. En 1993, José-Paul Verne publia dans *Neptunia* (n° 190), la revue des Amis du musée de la Marine, un article illustré dans lequel une réflexion était menée pour tenter d'apporter des définitions raisonnées, plus techniques, des navires concernés. Cette étude eut le mérite, en particulier, de diffuser auprès des cercles de la Marine et du château de Versailles le rappel de l'existence de cette Flottille issue du XVII^{ème} siècle. En 1996, Michel Vergé-Franceschi, dans son ouvrage *La Marine française au XVIII^{ème} siècle*⁴⁶, lui consacre un peu plus d'une page qui en résume l'essentiel de façon pertinente. Enfin, dans la voie ainsi ouverte, il convient de citer le mémoire de master 1 en muséologie présenté en 2008 à l'Ecole du Louvre (en

⁴² Varangue : pièce de bois courbe fixée par son milieu sur la quille d'un navire, et qui forme la base de la membrure composant la carcasse de celui-ci.

⁴³ COÛARD E., *La Flottille du Canal*, in « Versailles illustré » de l'association artistique et littéraire, tome premier, avril 1896 - mars 1897, Versailles, p. 61 à 64.

⁴⁴ FENNEBRESQUE Juste, *La petite Venise*, op. cité.

⁴⁵ INHA (Institut national d'Histoire de l'Art), 8^oI 188.

⁴⁶ VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^{ème} siècle*, op. cité, p. 27 à 29.

partenariat avec le Centre de recherche de Versailles) d'Amélie Halna du Fretay⁴⁷.

Quelques autres articles ont abordé ce sujet. Ils ont généralement consisté à évoquer une « flottille miniature » ou « des maquettes », réduction qui n'est pas conforme à la réalité de la majorité des unités concernées, ni à l'esprit même de ce que voulut Colbert : « [Canal] sur lequel naviguèrent bientôt des gondoles, une felouque [!], des maquettes géantes de vaisseaux de ligne, quelques galères [!!] », ou même « En 1674, suite aux résultats d'une série de négociations diplomatiques dont il profita [?], Louis XIV commanda la construction de la Petite Venise [!]. Située à la jonction du bras transversal septentrional du Grand Canal [!!], celle-ci abritait les yachts et les caravelles [!!!] reçus des Pays-Bas [!!!!] et hébergeait les gondoliers et leurs gondoles reçus comme cadeaux ». Cet extrait est tiré d'un article figurant dans une encyclopédie accessible sur internet.

Il est aussi fait appel à des références antiques : « [...] le souverain [Louis XIV] fait construire, comme Tibère en son temps avec ses trirèmes de plaisance sur le lac Nemi, une Petite Venise avec un Grand Canal où évolue une flotte en miniature. » ... C'est là une erreur historique assez répandue, que l'on retrouve encore aujourd'hui sous bien des plumes qui évoquent la Flottille de Versailles : depuis les années 1930, après l'assèchement du lac Nemi sur les ordres de

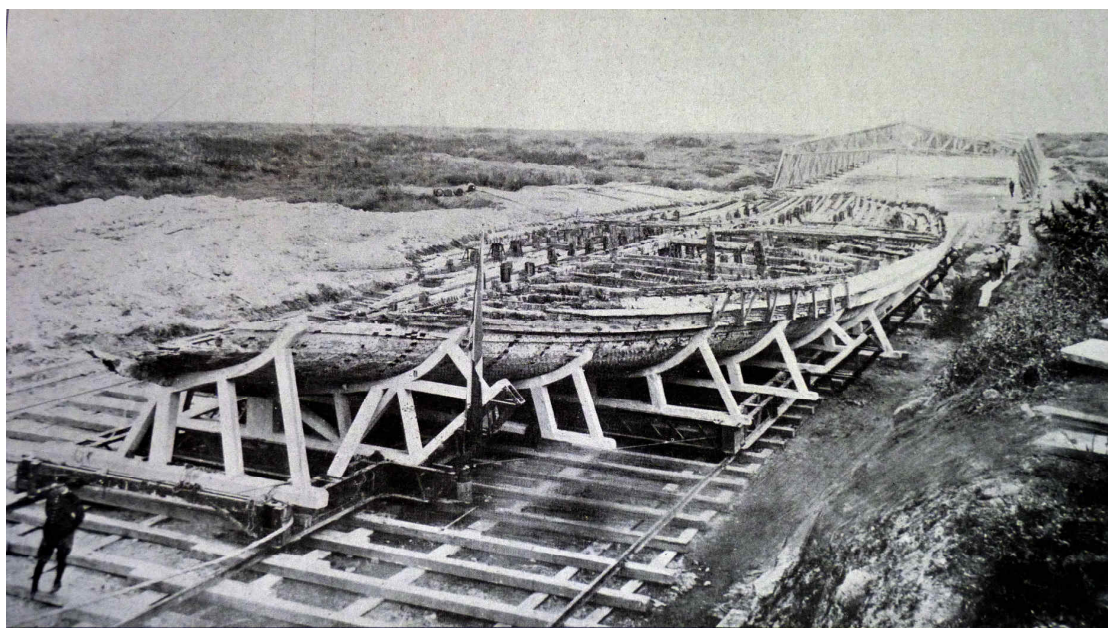


Figure II-3.2/01 – Vestiges des « galères » de Caligula dégagées du fond du lac Nemi en 1930
(Cliché L'Illustration)

Mussolini, on sait qu'en fait de flotte celle qui naviguait sur ce plan d'eau au milieu du I^{er} siècle ap. J.C. ne comptait que deux navires – dont la construction est à présent attribuée non pas à Tibère mais à Caligula dans les années 37 à

⁴⁷ HALNA du FRETAY Amélie, *La Petite Venise à l'époque de Louis XIV*, op. cité.

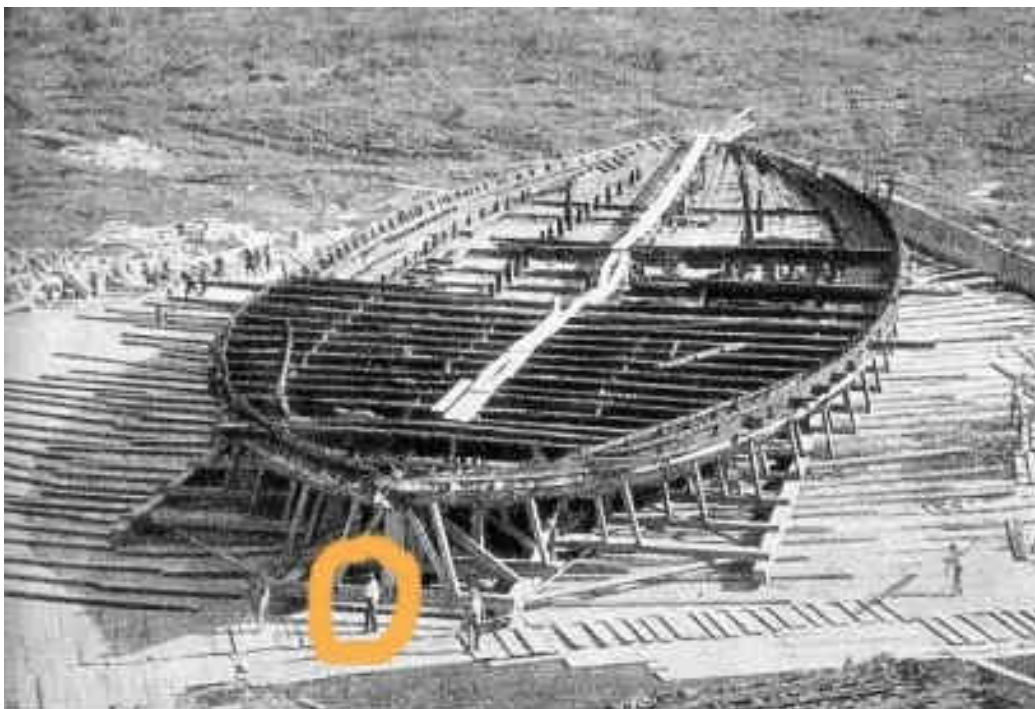


Figure II-3.2/02 – Vestiges des « galères » de Caligula dégagées du fond du lac Némi en 1930
(Cliché L'Illustration)

41⁴⁸ – qui mesuraient, l'un, 71 mètres de long sur 20 mètres de large, et l'autre, 73 mètres sur 24⁴⁹, rien donc qui puisse être assimilé à des miniatures (figures II-3.2/01 et 02). Tout au contraire, ces bâtiments étaient véritablement considérables. Par ailleurs, les études menées sur leur fonction semblent conclure sur des sanctuaires flottants plutôt que sur des navires de plaisance. Rien de commun avec les galères.

Malgré ces timides évolutions, la réalité la plus courante qualifiant la Flottille royale de Versailles est l'ignorance, particulièrement au sein du grand public et dans les ouvrages grand public. En décembre 2011, pour Noël, un beau livre était publié, *Versailles, la fabrique d'un chef-d'œuvre*. Très illustré et documenté, ayant bénéficié de l'appui de personnalités dirigeantes de l'établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles, il traite d'un très large éventail de sujets relatifs au terrain, aux bâtiments et aux jardins et forêts⁵⁰. Le Grand Canal y constitue le parent pauvre. La Flottille royale en est absente. Aujourd'hui encore.

Peu connue, et quelque peu contrefaite par la plupart de ses littérateurs actuels, la Flottille royale du Grand Canal apparaît sur quelques gravures de son époque

⁴⁸ Tibère a régné sur Rome de 14 à 37 ap. J.C., son successeur, Caligula, de 37 à 41.

⁴⁹ Les travaux d'assèchement du lac débutèrent en 1926. Le premier navire émergea des eaux le 28 mars 1929 et fut dégagé de la gangue de vase qui l'ensevelissait partiellement en septembre suivant, suivi, fin janvier 1930, du second. Ils furent exposés dans un musée construit à proximité du site archéologique qui, malheureusement, brûla le 1^{er} juin 1944.

⁵⁰ GADY Alexandre, *Versailles, la fabrique d'un chef-d'œuvre*, éd. Lepassage, Paris, 2011.

(figures II-3.2/03 et 04), consacrées aux jardins de Versailles, où elle se trouve traitée avec autant d'approximations qu'elle l'est aujourd'hui. En effet, l'important pour un peintre paysagiste de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle ne

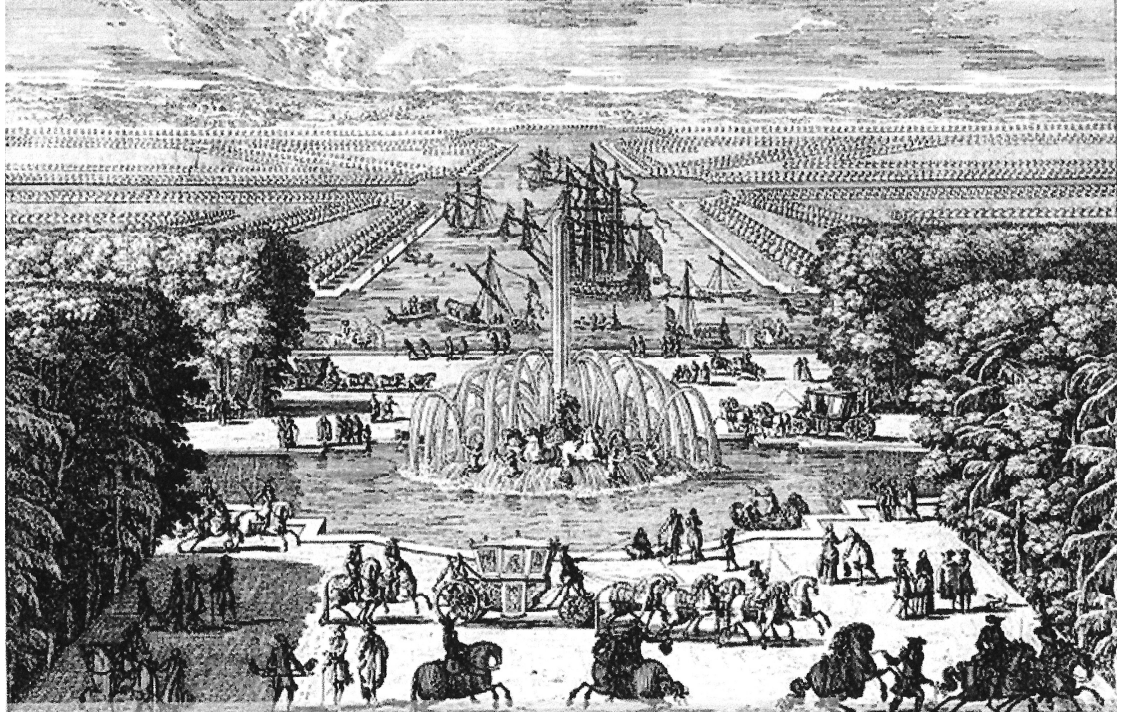


Figure II-3.2/03 – Vue du bassin d'Apollon et de la Flottille royale du Grand Canal vers 1680 (Perelle)
(RMN - Château de Versailles, recueil des gravures Grosseuvre 137, pl. 74)

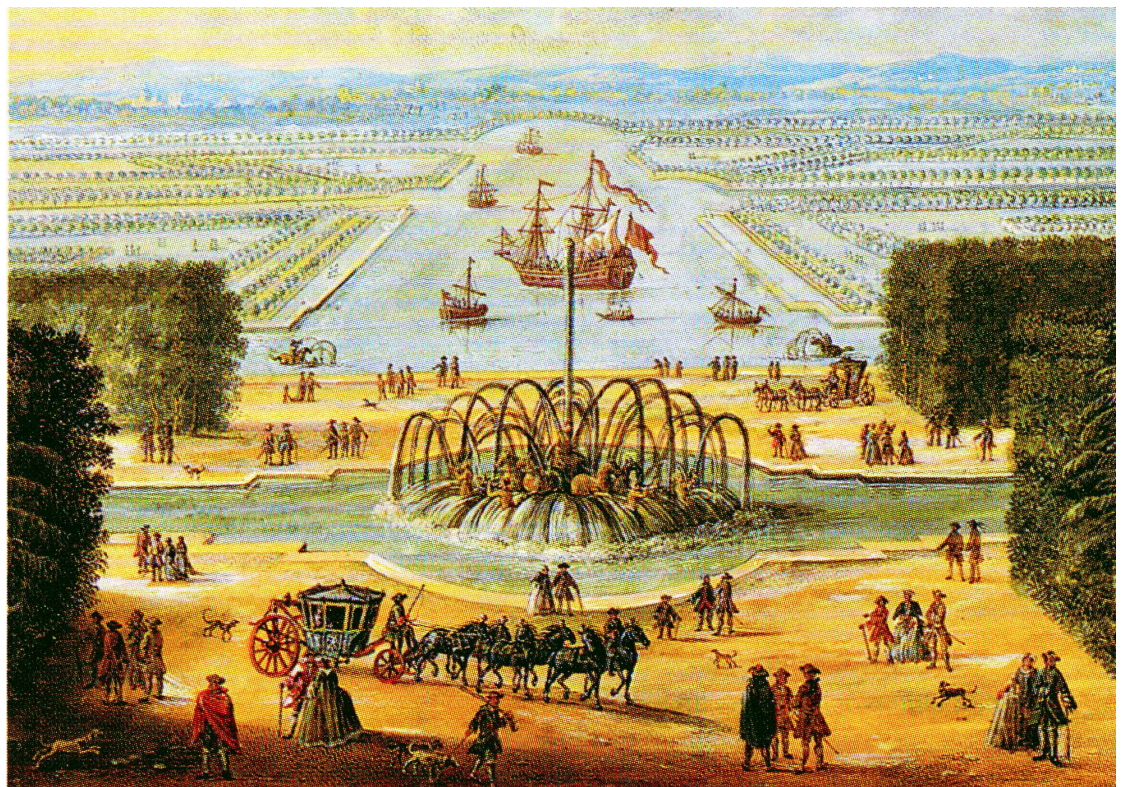


Figure II-3.2/04 – Vue du bassin d'Apollon et de la Flottille royale du Grand Canal vers 1705 (Perelle)
(RMN - Château de Versailles, recueil des gravures Grosseuvre 137, pl. 74)

consistait pas à restituer fidèlement le dessin d'un bateau mais à valoriser un panorama par des éléments interprétés, fantaisistes dans la forme et d'échelle incohérente, quitte à préciser au bas de l'aquarelle, comme sur la figure II-3.2/05, : « Pour réunir plus de richesse dans ce paysage, on y a dessiné plusieurs petits bâtimens de mer, dont le principal orné de plusieurs pavillons salue Mgr le Duc de Berry, Mgr le Comte de Provence et Mgr le Comte d'Artois qu'on y a représenté ». On ne trouve, en effet, aucune mention dans les archives et les relations du temps d'un vaisseau ayant navigué sur la Pièce d'eau des Suisses.

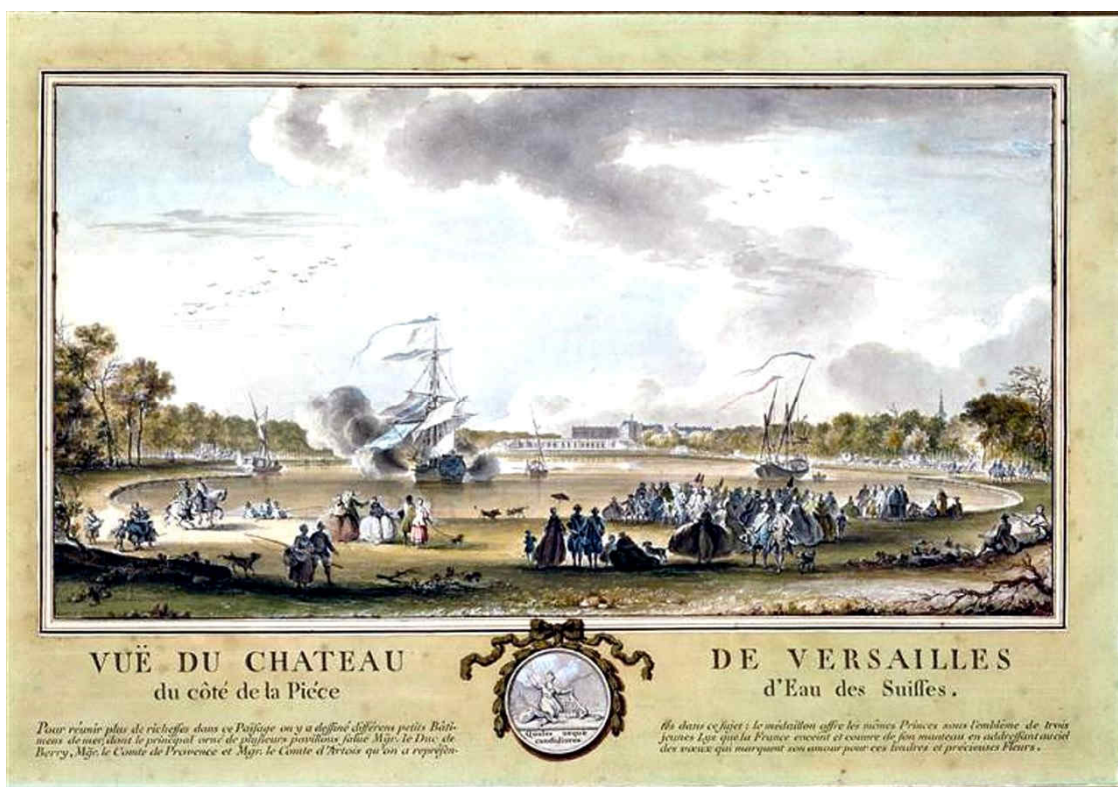


Figure II-3.2/05 – Navires sur la Pièce d'eau des Suisses
(Nicolas Ozanne, vers 1740 – RMN-Grand Palais, château de Versailles)

Hormis deux gouaches, dont il sera question dans la troisième partie, aucune iconographie connue ne représente la réale de 1685. Diverses pièces d'archives établissent formellement qu'elle a été construite et lancée cette année là, à la satisfaction du Roi qui embarquait volontiers et l'utilisait pour des réceptions. Plusieurs états la concernant attestent qu'elle a été radoubée plusieurs fois et encore en 1698. Mais aucune représentation ne la montre en entier, aucun document, ni commande ni devis, ne mentionne ses cotes. En revanche, les inventaires du mobilier de la Couronne et les comptes des bâtimens du roi apportent d'intéressantes informations sur des éléments de construction ou d'ornementation, et sur la somptuosité de ce navire.

Faute de précision et d'étude de fond sur ce sujet, les estimations qui ont été avancées jusqu'à présent restent peu fondées et disparates : la longueur de la coque du navire atteignait quinze mètres environ pour l'un, dix-neuf mètres et demi pour un autre ; la palamente comprenait quinze rames – ou bancs – par

bord pour le premier, douze pour le second, chaque banc ne recevant cependant pas le même nombre de rameurs chez ce dernier.

Aucune recherche exhaustive n'avait encore été menée sur cette réale de Versailles afin de retrouver les cotes de son enveloppe extérieure, c'est-à-dire l'image qu'elle présentait à la Cour et à ses visiteurs étrangers pour concourir à la renommée du Roi-Soleil. C'est l'objet de la troisième partie.

Avant de concentrer la réflexion sur ce bateau, il est intéressant de rappeler quelques événements qui ont marqué l'actualité de l'époque de sa naissance :

« L'année 1685 est le tournant du gouvernement personnel de Louis XIV. Elle marque à la fois l'apogée du règne et le commencement de son déclin. [...] En juillet, pendant la fête que Seignelay offrit au monarque dans son château de Sceaux, fut chantée l' "Idylle sur la paix" de Racine et de Lully, où texte et musique célébraient la "charmante paix, délices de la terre" et son royal auteur :

Qu'il règne ce héros, qu'il triomphe toujours,
Qu'avec lui soit toujours la paix ou la victoire,
Que le cours de ses ans dure autant que le cours
De la Seine et de la Loire.
Qu'il règne ce héros, qu'il triomphe toujours,
Qu'il vive autant que sa gloire »⁵¹.

1685 fut aussi l'année de :

- ♦ La *fondation, par Cavelier de La Salle, du fort Saint-Louis* sur les berges de la Garcitas Creek au Texas,
- ♦ La création de *postes commerciaux français le long du Mississippi*,
- ♦ Une *ambassade française au Siam* [Thaïlande aujourd'hui] dirigée par l'abbé de Choisy,
- ♦ L'envoi d'une *mission scientifique française en Chine* par Louvois, Seignelay et l'Académie des Sciences,
- ♦ La *paix de Versailles* entre la France et Gênes qui s'engagea à congédier sa garnison espagnole,
- ♦ L'*édit de Fontainebleau*,
- ♦ La décoration par Charles Le Brun des *salons de la Paix et de la Guerre* à Versailles,
- ♦ La *construction de la place Vendôme* et du pont royal à Paris,
- ♦ La *naissances de Georg Friedrich Haendel et de Jean Sébastien Bach*,
- ♦ La *naissance de Jean-Marie Farina*, créateur de l'eau de Cologne.

⁵¹ SARMANT Thierry et MASSON Raphaël, « *Architecture et Beaux-Arts à l'apogée du règne de Louis XIV* », tome 2, année 1685, CHTS (Comité des travaux historiques et scientifiques), Paris, 2009, p. IX et X.

1686 fut aussi l'année de :

- ♦ *L'ambassade du Siam à Versailles,*
- ♦ *L'installation d'un comptoir français à Chandernagor aux Indes,*
- ♦ *Du traité de Moscou* instaurant une paix perpétuelle entre la Russie et la Pologne,
- ♦ La formation de la *Ligue d'Augsbourg* (Saint-Empire, Espagne Suède, Saxe, Bavière et Palatinat) contre la France, que Louis XIV brisera en 1697,
- ♦ *La libération de la ville de Buda*, capitale de la Hongrie, les Turcs en étant rejetés, qui devront bientôt refluer des Etats chrétiens d'Europe,
- ♦ *La constructions du Grand Trianon et de l'Orangerie* à Versailles, par Jules Hardouin-Mansart,
- ♦ *La naissance d'Antoine de Jussieu*, botaniste,
- ♦ *Décès du Grand Condé*, vainqueur de la bataille de Rocroi en 1643.

- PARTIE III -
RECONSTITUTION DES CARACTERISTIQUES GENERALES
DE LA REALE DE VERSAILLES (1685)

La réflexion développée ici s'attache à retrouver le dessin en trois dimensions du navire de bas bords construit par Jean-Baptiste Chabert, mis à l'eau du Grand Canal de Versailles le mardi 20 novembre 1685⁵², et répondant aux différentes dénominations suivantes : la « Grande galère », la « Mignonne » ou la réale de Versailles. L'objectif final poursuivi consiste dans un essai de reconstitution des principales cotes définissant l'aspect extérieur du bâtiment.

Le premier point consiste à comprendre la méthode de conception des galères en usage dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle en France. Une fois ce procédé établi, il pourra être appliqué à la réale de Versailles afin de définir les éléments constitutifs théoriques de son architecture générale.

Ce navire, cependant, a certainement été adapté à la fonction pour laquelle il a été commandé, et à son environnement particulier, de sorte qu'il a pu peut-être se distinguer de ces méthodes « standard ». Il convient alors d'identifier la ou les hypothèses de conception intégrant ces particularismes qui ont présidé à sa construction atypique.

Faute de document fournissant expressément dessin, schéma, définition ou devis, les renseignements collectés ont été comparés et sélectionnés de façon itérative en fonction de la réalité historique, en fonction de leur compatibilité entre eux, de leur complémentarité interactive, afin qu'ils s'intègrent de façon cohérente dans l'image générale renaissante du bateau.

I- ELEMENTS DIRECTEURS DE LA RECHERCHE : LES SOURCES PRINCIPALES

Certaines cotes du navire peuvent être déduites de documents d'archives, même s'ils ne se rapportent qu'indirectement à la structure du bâtiment, tel que le courrier de commande de ses rames ou l'inventaire de son « mobilier »⁵³. A défaut – ou si certaines de ces informations s'avèrent contradictoires –, il est possible d'approcher les mesures recherchées en constituant des faisceaux de présomptions issus de tous domaines de nature à les conforter, provenant notamment de caractéristiques liées à la fonction du navire, de la connaissance d'autres bateaux de même type, ou des méthodes de conception navales de l'époque qui l'ont façonné. Les sources ont été sélectionnées et les recherches poursuivies dans cette logique.

Outre les informations – peu abondantes –, citées au paragraphe 1.1 ci-dessous, provenant des Archives nationales et du Service historique de la Défense

⁵² DANGEAU, Philippe de Courcillon marquis de, *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, op. cité, tome 1, p. 254.

⁵³ Par « mobilier », on entend les pièces d'étoffe utilisées à bord pour de multiples usages : tentes et tendelets, pavillons et étendard, rideaux, pavois, couverture de sièges, tapis de moquette etc.

(Vincennes-Marine), portant principalement sur des commandes, des instructions ou des paiements relatifs à la construction de la réale de 1685, neuf sources ont été exploitées pour encadrer le cheminement de la recherche, dont certaines proviennent du château de Versailles, de la Bibliothèque nationale de France (BNF) et du musée de la Marine.

1.1 PRINCIPALES SOURCES D'ARCHIVES

- ♦ Archives nationales, Maison du roi, O¹ 1790 à O¹ 1794 (canal de Versailles O¹ 1793),
- ♦ Archives nationales, fonds Marine (MAR), dépêches relatives aux galères, B⁶ 1 à 15,
- ♦ Archives nationales, fonds Marine (MAR), construction navale, D¹,
- ♦ Service Historique de la Défense (SHD - Vincennes), fonds Marine, dessins d'ornements et plans de navires, D63 à 69,
- ♦ Service Historique de la Défense (SHD Vincennes), fonds Marine, manuscrits SH 132 à 134.

1.2 COMPILATIONS DE JULES GUIFFREY

- ♦ Archiviste paléographe et conservateur aux Archives nationales, Jules Guiffrey a publié, parmi de nombreux autres ouvrages, un *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV (1663-1715)* (Paris, 1885-1886, 2 volumes) qui décrit, notamment, par le détail les « Ornaments de damas rouge brodez d'or, partie neufs et partie vieux, accomodez pour servir à la gallère qui est sur le canal de Versailles [...] » (année 1686). Sachant qu'une seule galère fut construite à Versailles en 1685, et qu'en 1686 il n'y avait aucun autre navire de ce type sur l'eau du Grand Canal,⁵⁴ il apparaît que les descriptions de l'*Inventaire* se rapportent sans conteste au bâtiment étudié ici.
- ♦ Il publia aussi les *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV* (Paris, 1881-1901, 5 volumes) où ont été consignés des paiements effectués pour ce même navire.

1.3 PRINCIPAUX ECRITS DU SIECLE SUR LA CONCEPTION ET LA CONSTRUCTION DES GALERES

Jusqu'à l'ultime moment de leur longue existence, au début du XIX^{ème} siècle, les galères de France ont évolué, leurs concepteurs cherchant toujours et encore à en améliorer les qualités opérationnelles. Cependant, la galère de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle « constitue le type achevé du navire de combat à rames et à voiles, porté à sa forme optimale en France entre 1670 et 1690. Elle

⁵⁴ Par contre, il y avait encore des galiotes sur lesquelles œuvraient, parallèlement au service de la petite galère réale, les matelots et soldats de la compagnie des galères et galiotes de Versailles.

représente alors un moment de perfection dans l'art de la construction navale »⁵⁵.

Les cotes des navires construits par les principaux maîtres charpentiers ne diffèrent plus entre elles que de quelques centimètres (c.f. le tableau III-1.3/01)⁵⁶, et les Conseils de Construction voulus par Colbert vont promouvoir en ce domaine des règles de standardisation.

Figure III-1.3/01 – Tableau comparatif de quelques cotes caractéristiques des galères ordinaires de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle

Date	Longueur de capon à capion (coque) <i>en mètres</i>	Interscalme (espacement des rames) <i>en mètre</i>	Ecartement des apostis ⁵⁷ <i>en mètres</i>	Largeur de la coursie <i>en mètre</i>	Longueur de la rame <i>en mètres</i>
Vers 1665	45,53 De dedans en dedans ⁵⁸	1,22	8,37		
Vers 1670	46,04 De dedans en dedans	1,22	8,55	1,01	12,07 en 1672
1678 ⁵⁹	45,32 De dedans en dedans	1,22	8,04		11,69
1680 ⁶⁰	46,45 De dehors en dehors				
1691 ⁶¹	46,77 De dehors en dehors	1,25	8,49	0,95	12,25
1697 ⁶²	46,77 De dehors en dehors	1,25	8,68	0,92	11,86

Les galères ordinaires de la fin du XVII^{ème} siècle portent officiellement 26 bancs à droite (tribord) mais seulement vingt cinq à senestre (bâbord) du fait du fougion (cuisine embarquée) qui occupe l'espace d'un banc. Elles sont, cependant, de façon standard, réputées armées à vingt six rames par bord, et longues de 144 pieds, soit 46,77 mètres pour la coque, indications qui constituent la norme de conception⁶³ de ces navires.

La réflexion exposée dans les pages suivantes suit essentiellement les caractéristiques retenues par le Conseil de Construction de 1691 pour ce type de bâtiments.

⁵⁵ HUMBERT Jacques, *La galère du XVII^{ème} siècle – évolution technique, tracé des formes*, J.P. Delbanne éditeur, Grenoble, 1986, p.1.

⁵⁶ Ibidem, p. 200 à 202.

⁵⁷ Le singulier « aposti » est parfois employé.

⁵⁸ C'est-à-dire distance entre les deux faces internes des capions.

⁵⁹ Dimensions fixées par le Conseil de Construction du 29 août 1678.

⁶⁰ Dimensions mentionnées sur le manuscrit rédigé par le contrôleur général des galères d'Ortières (document destiné essentiellement à des évaluations financières).

⁶¹ Dimensions fixées par le Conseil de Construction de septembre 1691.

⁶² Dimensions figurant dans la *Science des galères* de Barras de La Penne (exemplaire de la Chambre de Commerce de Marseille).

⁶³ Norme validée par le Conseil de Construction de septembre 1691.

1.3₁ L'ARCHITECTURE NAVALE DE F. DASSIE

Maître de dessin des gardes de la Marine à Toulon, F. Dassié a rédigé l'un des premiers traités d'architecture navale française, le livre deux étant consacré aux galères. Publié en 1677, il fut réédité en 1695⁶⁴. Plus que les références chiffrées, qui ne correspondent pas toujours aux « standards » en usage – le bâtiment décrit, par exemple, est une galère de vingt cinq rames –, son intérêt réside dans la procédure de construction qu'il expose, et dans les renseignements qu'il donne sur l'organisation, l'approvisionnement et les règles nécessaires à l'armement et à la navigation d'une galère.

1.3₂ ECRITS DE JEAN-ANTOINE BARRAS DE LA PENNE (1654-1730)

Ce contemporain du Grand Siècle a gravi tous les échelons d'officier des galères de France, de simple garde jusqu'à chef d'escadre. Il fut aussi inspecteur des constructions navales, et commandant du port de Marseille.

Tout au long de son activité, il a rédigé sur les galères des milliers de pages dont la célèbre étude adressée à Louis XIV *La science des galères qui renferme tout ce qui regarde la construction, l'armement, la manœuvre, le combat et la navigation des galères*⁶⁵, mais aussi un *Dictionnaire des galères* qui resta inachevé, des lettres et des mémoires, documents exceptionnels d'une érudition et d'une précision remarquables sur la plupart des sujets relatifs à ces navires, et, notamment, sur les méthodes utilisées pour leur conception à la fin du XVII^{ème} et au début du XVIII^{ème} siècles.

Ses écrits constituent aujourd'hui une référence majeure pour les chercheurs investis dans cette spécialité.

De 1998 à 2009, Jan Fennis a regroupé par sujet et publié la plupart de ces textes (*L'œuvre de Barras de La Penne* comprenant en particulier *Les galères en campagne* et *La description des galères – tomes 1 et 2*⁶⁶).

1.3₃ COMPILATION : UN MANUEL DE CONSTRUCTION DES GALERES - 1691

Ce document a été composé par Jan Fennis⁶⁷ en regroupant et annotant trois manuscrits, d'un auteur resté anonyme, conservés dans le fonds Marine du Service Historique de la Défense (SHD) à Vincennes :

- ♦ SH 132, *Mémoire sur les manœuvres et sur les agrez d'une galère - 1691*,
- ♦ SH 133, *Figures de la première et seconde partie de la construction et du mémoire des agrez d'une galère senzille - 1691*,
- ♦ SH 134, *Traité de construction des galères-1691*

⁶⁴ DASSIE F., *L'architecture navale*, op. cité.

⁶⁵ Marseille 1697, 3 volumes ; Musée national de la Marine B¹125.

⁶⁶ Editions Tandem Felix à Ubbergen en Hollande, 1998, 2001, 2002.

⁶⁷ APA-Holland university press, Amsterdam et Maarssen, 1983

Il en conclue la présentation de la façon suivante : « Nous croyons que pendant l'été de 1691, à Toulon et sur la galère où il servait comme officier marinier [du Corps des galères] ou militaire, un auteur resté malheureusement anonyme, qui s'était assuré de l'aide de plusieurs informants, de l'appui de documents plus ou moins officiels et de la collaboration d'un dessinateur et d'un copiste, a composé l'important manuel de construction des galères que nous présentons [...] »⁶⁸.

En outre, les renseignements qu'il fournit correspondent pour l'essentiel aux décisions arrêtées par le Conseil de Construction tenu à Marseille en 1691⁶⁹, relatives aux proportions générales « standard » des galères. Ces cotes et proportions furent enregistrées selon ces termes : « [...] apres avoir examiné les memoires que les seigneurs Jean Baptiste Chabert, premier constructeur, Louis Chabert et capitaine Hubacq [trois des plus prestigieux maîtres constructeurs de marine] ont présenté des principales proportions qu'ils ont observées iusqu'à present dans la construction des galeres qu'ils ont baties, et apres les avoir entendus chacun en particulier et en commun sur les raisons qu'ils ont eu de s'en servir, l'on est convenu que le service de Sa Majesté demandant qu'on les reduisît toutes à une de chaque nature, afin que la mesme palamante, la même mature, les mesmes voiles et les mêmes agréz puissent servir indifferament à toutes les galeres, que lesdits maitres constructeurs seroient obligéz à l'avenir, sous le bon plaisir de Sa Majesté, d'observer celles qui sont portées par l'estat suivant à peine de desobéissance [...] »⁷⁰.

Cette somme de quatre cent six pages constitue le fil conducteur de référence de la présente recherche, c'est-à-dire qu'en cas de divergences entre diverses sources et les informations qui y figurent, ces dernières prévaudront. Cette priorité vaut tout particulièrement pour les cotes et proportions arrêtées par le Conseil de Construction de 1691 qui y sont rappelées : les gabarits utilisés par les maître-constructeurs de Marine étant, encore à la fin du XVII^{ème} siècle, le fruit d'une longue expérience éprouvée, il est très vraisemblable que les normes qui furent reconnues en 1691 étaient déjà appliquées et testée depuis longtemps, comme l'évoque le texte de leur enregistrement transcrit ci-dessus.

1.4 MONOGRAPHIE DE LA GALERE LA FLEUR DE LIS – 1690, DE GERARD DELACROIX (2008)

Cet ouvrage exceptionnel – deux cent trente six pages et vingt six planches –

⁶⁸ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, APA-Holland university press, Amsterdam et Maarsen, 1983, p. XXXIX.

⁶⁹ Participaient à ce Conseil : le bailli de Noailles, lieutenant général des galères du Roi et chevalier de Malte, le comte de Montmort, intendant général des galères, le bailli de Bethomas, premier chef d'escadre et chevalier de Malte, le bailli de La Bretèche, chef d'escadre et chevalier de Malte, M. de Montelieu, chef d'escadre, M. de Vinieurs, chef d'escadre, le chevalier de Rancé, capitaine de galère et chevalier de Malte, le chevalier de La Pailleterie, capitaine de galère et chevalier de Malte.

⁷⁰ FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, tome 1, Max Niemeyer Verlag, Tübingen, 1995, p. 611.

réalisé et édité en 2008 par Gérard Delacroix⁷¹, étudie de façon détaillée le processus de construction d'une galère ordinaire « standard » (vingt six bancs) de la flotte royale du Levant en 1690.

Il s'agit du seul document contemporain qui peut être considéré comme le « cahier d'exécution », étudié avec des moyens informatiques, définissant de façon pratique les tâches à effectuer pour la construction de ce type de navires.

Il s'appuie sur les documents d'archives cités ci-dessus, complétés par deux autres :

- ♦ SH 137, *L'album des galères*,
- ♦ *Traité de galère* écrit par le chevalier de Fontette et le comite Masse (Bibliothèque municipale de Marseille).

1.5 ICONOGRAPHIE ET VESTIGES

1.5.1 DEUX ELEMENTS REPRESENTATIFS DE LA REALE DE VERSAILLES

- A) LES GOUACHES AQUARELLEES AVEC REHAUTS D'OR DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE, ET LE TABLEAU FIGURANT LA GALERE CONSTRUITE EN UN JOUR EN 1678

Deux grands dessins sur vélin exécutés à la plume, encre de Chine et gouache⁷² aquarellée avec des rehauts d'or (67x54 cm et 73x56 cm), conservés au Département des Estampes et de la Photographie de la Bibliothèque nationale de France sous la cote Ic 49, rés. B.7 (bristol FT 5), montrent, l'un la poupe d'une galère réale vue de face (figure III-1.4/01), l'autre la vue en perspective de la même poupe (figure III-1.4/02).

Ces images sont réputées représenter la réale du Grand Canal selon MM. Pierre de Nolhac, conservateur du château de Versailles de 1892 à 1920 et membre de l'Académie française (*La création de Versailles*, Versailles 1901, *Histoire du château de Versailles*, Paris, 1911), José-Paul Verne (*Essai de reconstitution de la flottille qui évoluait sur le grand canal du château de Versailles*, in « Neptunia » n°190, juin 1993), René Burlet dont les études ont participé à l'article précédemment cité, et André Girodie qui rédigea le catalogue⁷³ de l'exposition *A la gloire de la marine à voiles* organisée au musée de l'Orangerie à Paris en 1935.

Ce dernier est intéressant car cette manifestation s'adressait à tout ce que la France comptait à cette époque de personnalités éminentes, tant politiques que spécialisées dans les domaines concernés : placée sous le haut patronage de M. Albert Lebrun, président de la République, la présidence d'honneur était

⁷¹ DELACROIX Gérard, *La Fleur de lis – 1690*, éditions Gérard Delacroix, L'Union, 2008.

⁷² La gouache est une peinture à l'eau gommée (mélange d'eau distillée et de gomme arabique) comme l'aquarelle, mais, à la différence de celle-ci, la gouache est couvrante et opaque.

⁷³ INHA (Institut National de l'Histoire de l'Art), Paris, 8° H 1554.

attribuée aux ministres de la Marine, de l'Education nationale, de la Marine marchande, et du vice-amiral Lacaze, ancien ministre de la Marine et membre de l'Institut. Au Comité d'honneur siégeaient le chef d'état-major général de la Marine, le recteur de l'Académie de Paris, les préfets maritimes de Brest et de Toulon, les conservateurs des musées navals de Hollande et d'Espagne, l'administrateur général de la Bibliothèque nationale, le directeur des Archives nationales, le conservateur des Archives de la Marine à Rochefort, et des représentants d'institutions prestigieuses telles que l'Académie française et l'Académie de Marine. Le président du Comité de l'exposition était le chef du Service historique de la Marine. Conçu sous l'égide de ces sommités, le catalogue de l'exposition se devait d'énoncer des vérités considérées comme telles par tous.

Ce document fait mention des deux gouaches qui nous intéressent ici, au numéro 110 de sa page 67. Le paragraphe suivant y figure sous les mentions « Dessin [au singulier] de la galère royale destinée au bassin de Versailles » et

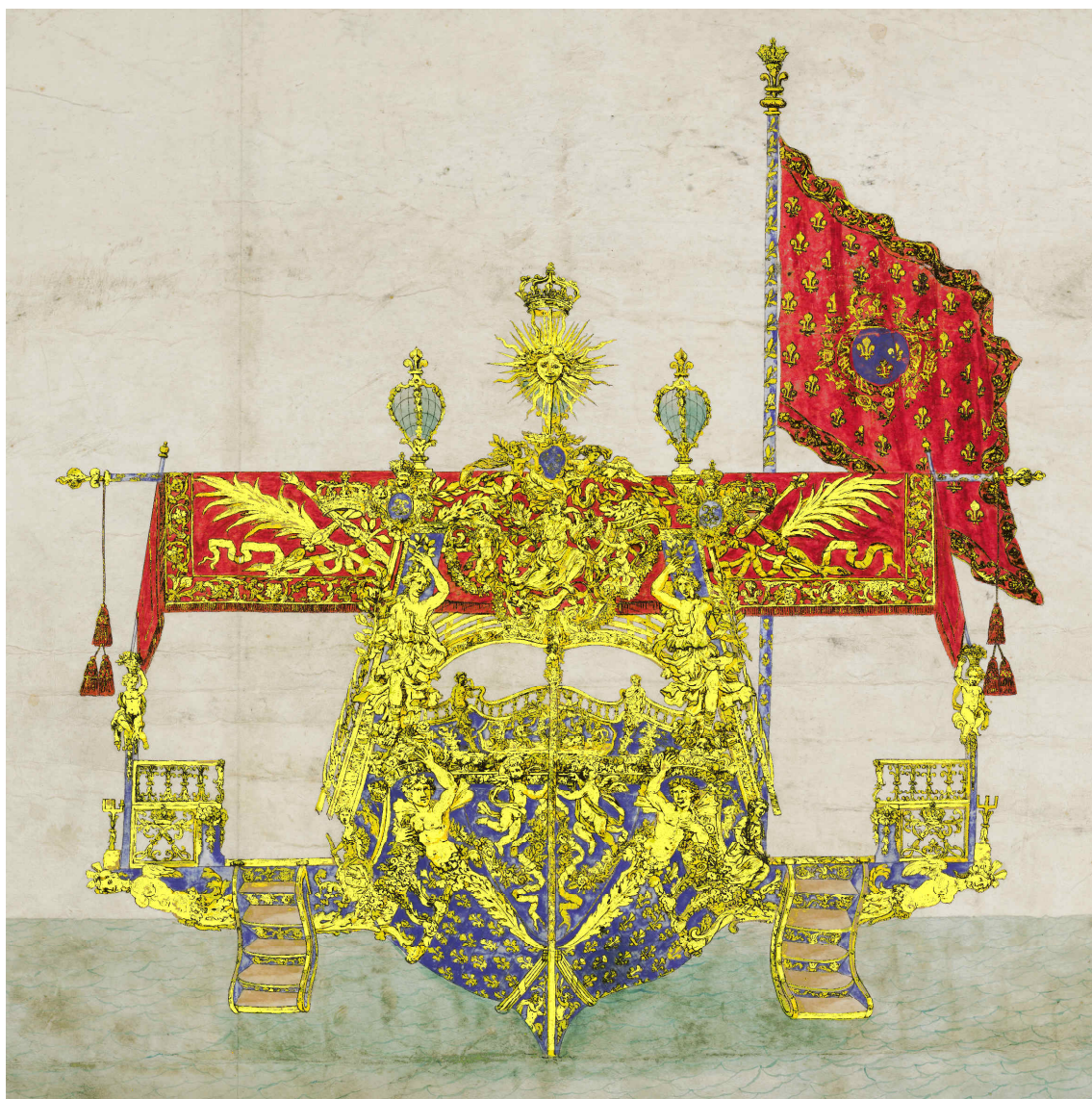


Figure III-1.4/01 – Gouache de la fin du XVII^{ème} siècle conservée à la Bibliothèque nationale
(BNF – Ic 48, rés. B.7, bristol FT 5)



« Deux gouaches sur parchemin : H. 0 mètre 565 ; L. 0 mètre 735. H. 0 mètre 540 ; L. 0 mètre 670. Anonyme, XVII^e siècle. On sait qu'en 1685, Philippe Caffiéri et Noël Briquet⁷⁴ sculptèrent le décor de la Galère, réduction modifiée de la Grande Réale⁷⁵, destinée à promener le roi Louis XIV sur le Grand Canal de Versailles. Caffiéri travaillait le plus souvent d'après les dessins de Jean Bérain ». Dommage seulement que ne soient pas précisées les sources autorisant l'affirmation initiale « On sait que ».

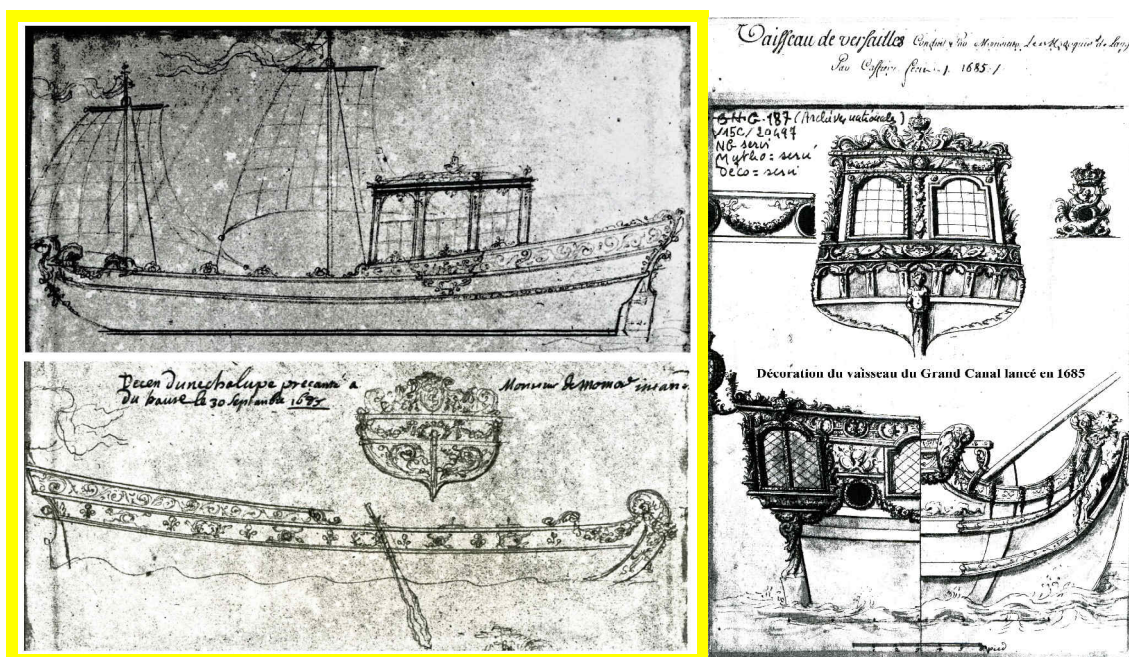


Figure III-1.4/03 – Dessins de Caffiéri pour Versailles (chaloupes et vaisseau – 1685)
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales)

Le commandant Alain Dermerliac, dans son ouvrage *La Marine de Louis XIV, nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*⁷⁶ suggère que le second sculpteur aurait plutôt été Tuby. Peut-être celui-ci y a-t-il participé, mais les *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV*⁷⁷ mentionnent expressément : « 13 janvier au 30 juin 1686, [paiement] aux nommez Caffiéri et Briquet, sculpteurs, à compte de leurs ouvrages à la gallère 4300 livres ».

Ces dessins peuvent sembler un peu succincts dans leur tracé. Le procédé n'est pas inhabituel : d'autres illustrations d'œuvres de Caffiéri, notamment des projets de chaloupes pour Versailles, présentent le même aspect de croquis sommaires (figure III-1.4/03).

⁷⁴ Noël Briquet : sculpteur de la fin du XVII^e siècle qui a, notamment, participé à l'embellissement de Versailles.

⁷⁵ Il s'agit de la réale construite à partir de 1671, pour laquelle des travaux se poursuivaient encore en 1676. La représentation de ses sculptures de poupe au paragraphe II-1.2.1A, montre la différence entre les deux décors.

⁷⁶ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV, nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 172.

⁷⁷ Op. cité, année 1686.

Il conviendra, cependant, de s'interroger sur les relations existantes entre ces deux gouaches et le tableau réalisé vers 1679, attribué à Jean-Baptiste de La Rose (l'Ancien), montrant le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne, général des galères, visitant l'arsenal de Marseille en novembre 1678, où se



Figure III-1.4/04 – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réelle »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien, 1679.
(RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457)

déroule une expérience visant à achever la construction d'une galère en moins de vingt-quatre heures. A l'étude de sa poupe, il apparaît que le décor visible de ce navire (figure III-1.4/04) rappelle sur bien des points celui présenté par les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale (c.f. paragraphe III-6.2₂ A et B).

B) LES PANNEAUX DECORATIFS LATÉRAUX

Deux panneaux de noyer, sculptés en bas reliefs (figure III-1.4/05), sont conservés au Musée national de la Marine à Toulon. L'auteur de ces lignes a mis en évidence, en janvier 2009, que l'un d'entre est figuré sans conteste sur l'une des gouaches de la Bibliothèque nationale (figure III-1.4/06) et y décore le bord droit du navire représenté.

La survivance de ces panneaux, bien que considérés initialement comme étant « d'origine inconnue » par les experts du musée de la Marine, mais provenant

d'une « galère extraordinaire [réale ou patronne] de la fin du XVII^{ème} siècle »⁷⁸, confirme la qualité et l'existence effective en ce temps de la galère évoquée sur les deux gouaches de la Bibliothèque nationale.

Panneau du bord droit (360 cm x 97,5 cm x 13 cm)



Panneau du bord gauche (362 cm x 97 cm x 11 cm)



Figure III-1.4/05 – Panneaux décoratifs latéraux
(Musée de la Marine, Paris, 37 OA 17 et 37 OA 18)



Figure III-1.4/06 – Agrandissement du panneau décoratif droit de la gouache conservée à la BNF
(Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, rés. B7 bristol FT 5)

Ces panneaux, tels qu'ils sont présentés au musée de la Marine de Toulon, sont « dorés à fond » c'est-à-dire jusque sur le fond du motif, ce qui constituait l'une des caractéristiques des galères réales.

c) SIMILITUDES ET PARTICULARITES

Le navire représenté sur les gouaches de la Bibliothèque nationale, équipé de ses trois fanaux de poupe, arborant l'étendard réal (figure III-1.4/07) à la droite

⁷⁸ MOUROT Marjolaine, *La sculpture navale au Musée national de la Marine*, in « Les génies de la mer », Musée du Québec et Musée national de la Marine, Québec, 2001, p. 103.

de sa grande tenaille, portant les panneaux décoratifs d'une galère extraordinaire, et décoré d'un semi de fleurs de lys sur sa coque, est indiscutablement une galère réelle. Le catalogue de 1935 la date du XVII^{ème} siècle, et le musée de la Marine de la fin de celui-ci.

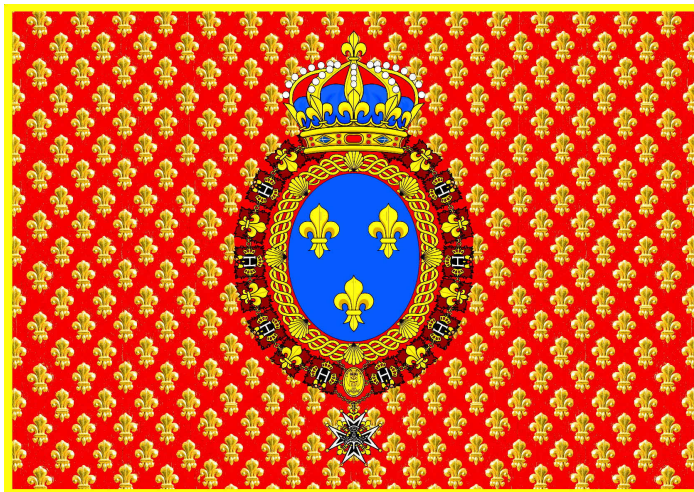


Figure III-1.4/07 – Etendard réal des galères de France
(Reconstitution de Patrice Grimald)

Quelques points méritent, cependant, d'être soulignés, qui la singularise des réales de la flotte :

□ *La coque*

La coque est de couleur bleue. Celle des galères réales de haute mer était généralement peinte en noir, comme en porte témoignage un ordre de paiement relevé dans les *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*⁷⁹ : « 1686-87, peindre en noir la réelle ou patronne, avec leur palement [palamente], chacune : 160 livres » ou René Burlet dans *Les galères au Musée de la Marine*⁸⁰ : « Au premier plan se trouve la réelle reconnaissable à ses trois fanaux de poupe et à sa coque à fleurs de lys sur fond noir ».

Un autre document répertorié dans les *Comptes des bâtiments du Roi* nous apprend qu'en 1686 du bleu outremer a été acheté pour la galère du Grand Canal : « 2 juin – 16 juillet, [paiement] à Fremin, marchand épicier, pour l'outre-mer et laque de Venise qu'il a fourni pour la gallère 736 livres ». Le bleu outre-mer est un bleu profond, chaud et vif tirant sur le violet, très prisé en peinture, qui, jusqu'au XIX^{ème} siècle où la chimie remplaça le lapis-lazuli, fut une matière précieuse. Le prix payé pour ces deux seuls produits est supérieur au double du coût de toute la peinture d'une galère ordinaire de la même époque, et même supérieur à celui cumulant la peinture et la dorure d'une galère réelle. Ce point sera développé plus loin dans la partie traitant de l'ornementation du navire. Il est vraisemblable que cette peinture, achetée en

⁷⁹ GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, 1687.

⁸⁰ BURLET René, *Les galères au Musée de la Marine*, op. cité, p. 67.

suffisance, a été utilisé pour la coloration de la coque de la réale de Versailles telle que représentée sur les dessins de la Bibliothèque nationale. Cette hypothèse confirme la filiation de ces derniers avec ce bateau d'exception.

□ *Les panneaux décoratifs latéraux*

Les panneaux décoratifs latéraux (3,60 mètres de long sur 0,97 mètre de haut pour l'un, 3,62 mètre et 0,97 mètre pour l'autre) sont sensiblement plus petits que ceux portés par une réale de la flotte : ceux exposés au musée de la Marine à Paris, qui ornaient la réale de France de 1694 (figure II-1.2/03), mesurent 5,00 mètres de long sur 1,14 mètre de haut pour l'un (allégorie du printemps), 4,98 mètres sur 1,13 mètre pour l'autre (allégorie de l'automne).

□ *L'étendard réal*

L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*⁸¹ mentionne des dimensions de l'étendard réal de la galère de Versailles : 8 pieds ½ de long (2,76 mètres) sur 6 pieds ½ de haut (2,11 mètres). Ici encore, les mesures sont inférieures à celles mentionnées par le chevalier de Benat pour les réales de la flotte : 16 pieds de long (5,20 mètres) sur 14 pieds de haut (4,55 mètres)⁸².

Il apparaît ainsi que la réale représentée sur les gouaches de la Bibliothèque nationale était plus petite que celles qui furent successivement construites pour la flotte du Levant, affectées au général des galères.

D) ROLE DE CES DESSINS

On peut remarquer de légères différences entre le panneau décoratif droit survivant et la gouache correspondante conservée à la Bibliothèque nationale. Ce ne serait pas le cas si cette dernière avait eu pour objet de copier un navire déjà existant : un dessin de reproduction se devait d'être rigoureux, tandis qu'un artiste, notamment un sculpteur, pouvait apporter des améliorations « de sa façon » dans la réalisation d'un projet dessiné.

Il est vraisemblable que ces gouaches aient eu pour objet de présenter un projet de bateau restant à construire, en l'habillant de sculptures reproduisant peut-être celles d'un navire antérieur probablement de la taille d'une galère ordinaire. Les sculpteurs exécutant ultérieurement l'ornementation du nouveau bâtiment en cours d'assemblage ont pu marquer alors « de leur façon » la réalisation du projet dessiné.

Ces œuvres constituèrent donc probablement les croquis originels des décors de poupe de la réale de Versailles qui, ultérieurement, seront exécutés par Philippe

⁸¹ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, op. cité, année 1686.

⁸² Debenat, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier de galère et chevalier de l'ordre militaire de Saint Louis*, seconde partie, 1721, p. 899, 900 et 927, Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, MS 408.

Caffiéri et Noël Briquet, avec quelques modifications de détail.

On peut penser que ces gouaches aquarellées sur vélin – peau de veau blanche et fine, très recherchée pour sa douceur et la qualité des enluminures, écritures et dessins qu'elle permettait – avec des rehauts d'or et les traits relevés à la plume, ont été commandées par une haute autorité du Royaume à laquelle il ne convenait certainement pas de présenter des projets médiocres ni des études entachées d'erreurs dénaturant leur objet. Ces documents se sont peut-être trouvés entre les mains de Louvois et sous le regard attentif de Louis XIV.

1.5₂ L'IMAGE DE LA GALERE DE LA SEINE

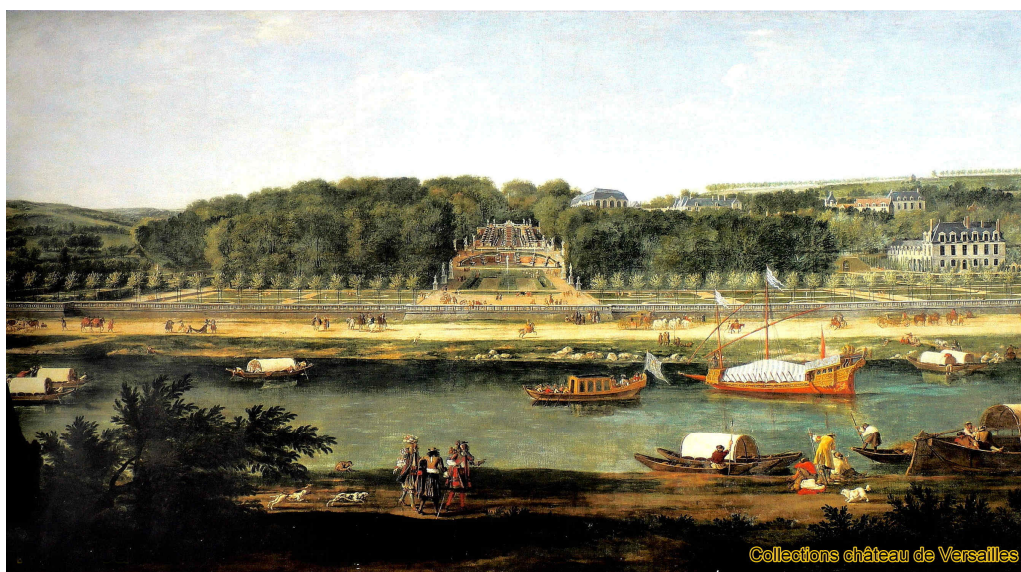


Figure III-1.4/08 – Peinture d'Adam Frans van der Meulen, *Vue du parc et du château de Saint-Cloud*, troisième quart du XVII^{ème} siècle
(RMN, château de Versailles, MV6265)

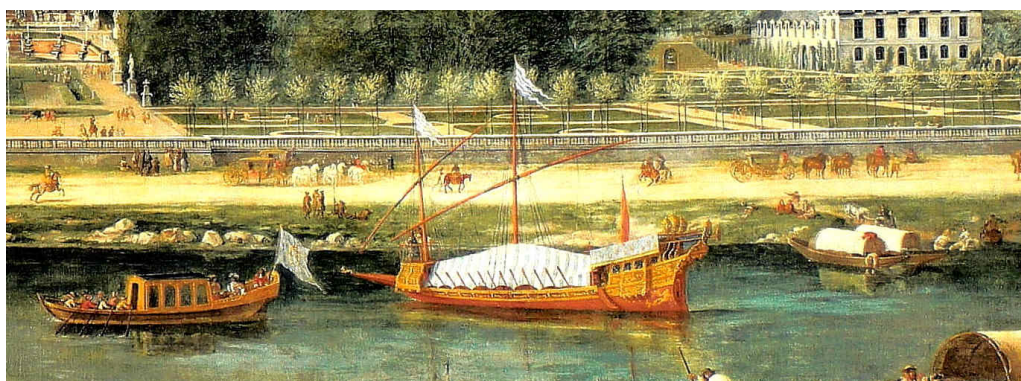


Figure III-1.4/09 – Petite réale de la Seine sur le tableau de van der Meulen (détail)
(RMN, château de Versailles, MV6265)

La peinture à l'huile d'Adam Frans van der Meulen dénommée *Vue du parc et du château de Saint-Cloud* (figures III-1.4/08 et 09), conservée au Musée national du château de Versailles et du Trianon à la cote d'inventaire MV 6265, montre sur la « rivière de Seine » une petite galère équipée de treize rames par bande (bord), qui arbore les trois fanons et l'étendard réal caractéristiques de sa qualité. Ce navire présente une poupe en tableau incurvé ainsi qu'un long

carrosse qui semble équipé de deux « bouteilles », aménagements étrangers à la réale de Versailles. Par ailleurs, cette œuvre, réputée avoir été peinte avant 1671, serait donc antérieure d'une quinzaine d'années au navire étudié ici.

Les *Comptes des bâtiments du Roi* fournissent les informations suivantes :

- ♦ « Si nous eussions dû aller à Fontainebleau cette année, j'aurais davantage insisté là-dessus pour avoir la gondole dans le canal, mais sa majesté passera tout l'été à Saint-Germain et aura une galère sur la rivière [de Seine] pour laquelle elle a fait venir 20 forçats de Toulon »⁸³.
- ♦ « 1^{er} avril 1671 – 10 janvier 1672, au sr. Consolin, capitaine des vaisseau et galère du roi sur la Seyne et sur le Canal de Versailles pour les quatre quartiers de la présente année de ses appointements et gages de ses officiers, mariniers et forçats et autres servants sur les galères et vaisseaux du canal de Versailles 17 256 livres »⁸⁴. Il n'y avait pas, à cette date, de galère sur le Grand Canal ; cette somme était donc exclusivement destinée à du personnel affecté au service des vaisseaux qui y évoluaient.

Cette petite galère réale a donc été utilisée vraisemblablement au moins entre 1665 et 1672, et, peut-être, au-delà de cette dernière année. Les mentions relatives aux forçats – d'autres apparaissent dans les comptes des années 1670 et 1678 – posent la question de leur présence à Versailles et notamment sur la réale du Grand Canal. Aucune mention relative à des forçats n'apparaît au-delà de 1678, et notamment pas durant la période au cours de laquelle il fut question de construction de galères à Versailles (1681 et 1685-86), et jusqu'à la fin du siècle. Par ailleurs, il convient de se référer aux instructions de bienséance données par Louvois pour le recrutement de deux gondoliers à Venise : « Comme je suis bien ayse autant qu'il est possible de savoir si les gens qui servent en des endroits où ils doivent aprocher du roy soyent de bonnes mœurs, je vous prie de vous informer comment ceux-là se sont conduits à Venise [...] »⁸⁵. Mais ce sont surtout les règles judiciaires en vigueur sous l'Ancien Régime qui rendent impensable l'image de galériens côtoyant le Roi : ceux-ci étaient bannis de la société par une peine afflictive et infamante ; elle frappait le noble de dérogeance, interdisait à ces proscrits de témoigner en Justice, de prêter serment, de recevoir un office et, particulièrement, même après leur libération s'ils avaient été condamnés à temps, de séjourner à Paris et en quelque lieu où résidait le Roi⁸⁶.

Les forçats mentionnés sur les documents rapportés ci-dessus – étaient-ils même des condamnés aux galères ? – ne furent certainement ni rémunérés ni

⁸³ YRIARTE Charles, *Louis XIV en gondole*, in « Le Figaro illustré » n° 17, 1^{er} août 1891, lettre du 2 juin 1665 de Hugues de Lionne, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, à Pierre Bonzi, évêque de Béziers et ambassadeur du Roi à Venise.

⁸⁴ GUIFFREY Jules, *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV*, op. cité, année 1672.

⁸⁵ Service Historique de la Défense, Vincennes, département Terre, A 1 745, fol. 166.

⁸⁶ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 17.

appelés pour ramer sur la réale de la Seine ou sur tout autre navire mis à la disposition de la Cour, mais, plus vraisemblablement, pour effectuer des travaux de force au service de l'administration des Bâtiments du Roi dont dépendaient ces bateaux, le Canal et l'arsenal de la Petite Venise. A Versailles, les besoins en rameurs étaient couverts par des mariniers de rame – hommes libres – et par des soldats, tous étant rémunérés pour cet emploi.

La petite réale de la Seine présente trois intérêts qui méritent d'être soulignés. D'une part, elle constitue la meilleure image connue d'une galère fluviale de cette époque, reproduite quasiment de profil. D'autre part, le dessin est intéressant en ce qu'il présente de nombreux détails analytiques malgré la place réduite qu'il occupe sur la surface totale du tableau. Enfin, l'avant de son talar est surmonté d'une rambade sur laquelle deux hommes discutent. Ce détail confirme qu'une pareille installation, courante sur toutes les galères de la flotte, équipait aussi des unités plus petites. Sur l'état des effectifs de 1686 affectés au Canal de Versailles, six « matelots de rambade » étaient inscrits⁸⁷, effectif chargé de la manœuvre de la voile de trinquet⁸⁸, ce qui, accessoirement, laisse présumer que la réale de Versailles de 1685 portait des voiles qu'il fallait servir, même si, du fait de l'aérologie et de l'étroitesse du Canal, on peut penser qu'elles n'étaient pas ordinairement déployées.

Les treize années d'écart entre la dernière mention faite de la galère de Seine et la construction de la réale de Versailles ne portent vraisemblablement pas à conséquence quant aux méthodes de conception étant donné le caractère peu évolutif de la structure générale des galères dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, en particulier entre 1673 et 1685.

1.5₃ NON RETENUE : L'IMAGE D'UNE GALÈRE EN TÊTE DU GRAND CANAL

Le bateau ressemblant à une galère qui figure sur l'œuvre anonyme (plume et lavis gris sur feuille de papier) représentant la tête du Grand Canal, conservée au Musée du château de Versailles (figure III-1.4/10), n'a pas été retenu parmi les références citées ici pour deux raisons :

- ♦ On voit des personnages portant des costumes datant de la fin du règne de Louis XIV (décédé en 1715), ce qui permet « [...] de situer chronologiquement cette feuille au début du XVIII^{ème} siècle, vers 1710-1715 »⁸⁹, or, depuis le début du XVIII^{ème} siècle, aucun document de fait plus mention de la réale de 1685. La durée de vie moyenne d'une galère bien entretenue n'excédait généralement pas dix à quinze ans maximum.

⁸⁷ GUIFFREY Jules, *Comptes de Bâtiments du roi sous Louis XIV*, op. cité, année 1686.

⁸⁸ Sur la fonction des matelots de rambade, voir DELACROIX Gérard, *La Fleur de lis*, op. cité, p. 148.

⁸⁹ ROHAN (de) Olivier, L'ESPEE (de) Roland et al., *Un siècle de mécénat à Versailles*, Société des Amis de Versailles et Regard, Versailles et Paris, 2007, p. 103.

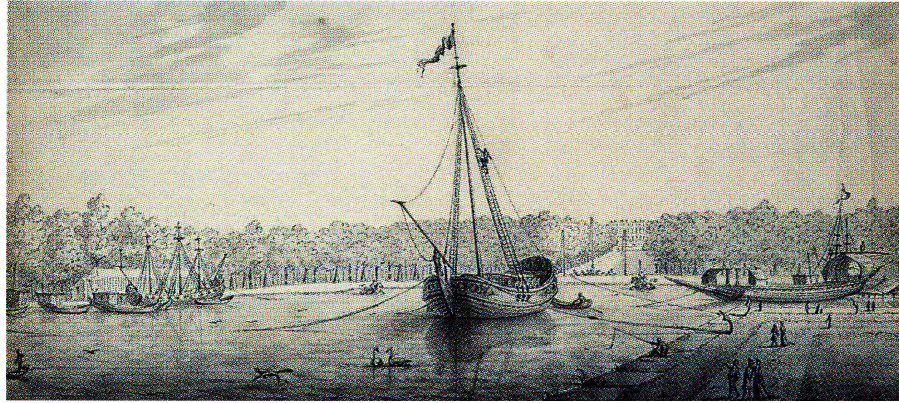


Figure III-1.4/10 – Vue d’une partie de la Flottille royale sur le Grand Canal
(RMN, château de Versailles, MV 8545)

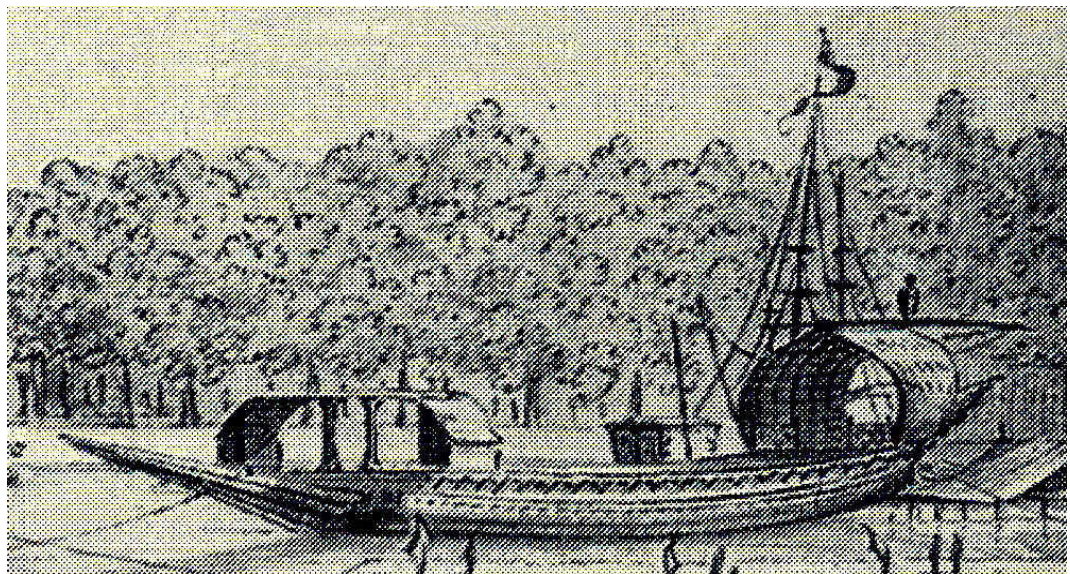


Figure III-1.4/11 – Détail de la figure III-1.4/10, agrandissement de la galère qui y figure
(RMN, château de Versailles, MV 8545)

- ♦ D’autre part, la curieuse galère qui figure sur le dessin⁹⁰ ne porte qu’un seul fanal et non les trois d’une réale (figure III-1.4/11). Le dépouillement qu’elle présente n’est pas dû à l’hivernage puisque les arbres portent un feuillage très fourni. Est-ce un « décor » ajouté par l’artiste conformément aux habitudes de l’époque ? Son aspect ne peut que laisser perplexe.

1.6 UNITES DE MESURE RENCONTREES DANS LES DOCUMENTS D’ARCHIVES

L’AUNE

La mesure de l’aune était variable selon les provinces de France. Une aune mesurait 1,1880 mètre à Paris.

⁹⁰ Sa proue est surbaissée, le carrosse semble aussi large que la zone de vogage, les guérites de son carrosse sont en accolade et sans panneau latéral permettant la fixation des sculptures habituelles, sa poupe est pointue et relevée, sa coque ne présente quasiment pas de tonture et semble anormalement haute sur l’eau.

LA BRASSE

La brasse équivalait à 1,624 mètre.

LA CANNE

La canne royale mesurait 555 lignes, soit 1,2518 mètres. La mesure variait selon les régions, à Marseille, site de l'arsenal des galères à l'époque de la construction de la réale de Versailles, elle équivalait à 2,0126 mètres.

LA GOUE

Une goue mesurait 3 pans ou 0,7308 mètre (à Marseille 0,75474 mètre).

LE LEZ

Le lez – ou léz ou lè ou lés ou laize ou faize ou faiz – est une ancienne mesure de largeur des étoffes dont chaque bande – ou lez ou lè – valait 2 pans ou (0,2436 m. x 2) 0,4873 mètre à Paris, et 0,501 à Marseille.

Les mesures relevées à Versailles sur l'*Inventaire du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* seront transcrites en léz de Paris.

LA LIVRE

Une livre française pesait 0,489 kilogramme.

LE MILLE

Le mille terrestre égalait 1,624 kilomètre, et le mille nautique 1,852 kilomètre.

L'ONCE

Une once pesait 30,594 grammes.

LE PAN

Un pan équivalait à un tiers de goue ou à 9 pouces, soit 0,2436 mètre (à Marseille 0,2516 mètre).

LE PIED

Le « pied du roi » (abrégé en « pi. ») mesurait 0,3248 mètre. Il était décomposé en 12 pouces (abrégés en « po. »), soit 0,0271 mètre le pouce, et le pouce en 12 lignes, soit 0,0023 mètre la ligne (abrégée en « li. »).

LA PINTE

Une pinte contenait 0,93 litre.

LA TOISE

Une toise du Chatelet (Paris) égalait 6 pieds ou 8 pans ou 1,9488 mètre.

Il faut noter que de minimes écarts pourront apparaître dans les résultats présentés dans les pages suivantes, ceux-ci ne gardant généralement que deux décimales tandis que les éléments des calculs utilisés pour y parvenir peuvent, dans un objectif de précision, avoir conservé quatre décimales.

En fonction des sources mentionnées dans le présent paragraphe, quelles analyses conduire et confronter afin de retrouver les cotes générales de la réale de Versailles ?

II- PREMIERE ANALYSE, FONDEE SUR LES NORMES EN USAGE POUR LA CONCEPTION DES GALERES

L'architecture générale d'une galère, dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle pour ce qui nous intéresse ici, était constituée d'éléments élaborés en fonction d'un ensemble de proportions interdépendantes constatées par les maîtres constructeurs dans le cours de siècles d'expérience validée par la pratique.

2.1 LA METHODE DES PROPORTIONS

La « méthode des proportions » était basée sur six règles initiales, dont l'application aux caractéristiques propres de la réale de Versailles permettra une première approche des cotes de celle-ci.

2.1₁ UN PROCEDE EMPIRIQUE POUR DES RESULTATS RELATIFS

En préalable à l'étude du processus de réalisation d'une galère, il convient de souligner que, dans la pratique du XVII^{ème} siècle, il pouvait y avoir un écart entre une mesure calculée par la méthode des proportions et la mesure finalement arrêtée pour la construction, décalage que Barras de La Penne commente de la façon suivante⁹¹ : « [...] Il me semble plus expédient de laisser chacun libre dans sa manière de construire, pourveu qu'ils observent

⁹¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 123.

régulièrement les proportions générales qui ont été réglées, c'est-à-dire les longueurs, largeurs et hauteurs principales ». Des écarts de 1 à 2% environ entre les normes théoriques de conception initiale et la construction effective ne surprenaient personne, la décision finale dépendant du métier c'est-à-dire de l'appréciation souveraine du maître constructeur.

Un exemple peut illustrer cette réalité, relevé sous la même plume, concernant la méthode d'estimation de la largeur hors tout d'une galère ordinaire (26 bancs) : « [largeur] à laquelle on donne un peu moins de la quatrième partie de sa longueur [longueur de l'espace de vogue], ce que la nécessité du service a fait fixer à [...] » ... un ratio non pas de 25% mais d'un peu plus de 26% de la longueur concernée. Dans le même document, il écrit aussi : « Toutes les autres pièces [...] s'exécutent par la seule pratique, qui règle leurs contours suivant les proportions déterminées. C'est par cette raison que le plus habile constructeur ne sauroit parvenir à faire deux galères entièrement semblables parce qu'il ne peut pas toujours conserver le même trait et les mêmes contours [...]. Il n'est pas possible que tous les traits d'une galère soient en tout semblables à ceux d'une autre, quoiqu'elle soit faite sur les mêmes proportions et que les longueurs et largeurs des pièces de l'une soient égales à celles de l'autre »⁹².

En somme, la méthode des proportions n'avait pas pour ambition, ni même pour vocation, de fournir avec une rigoureuse exactitude toutes les cotes des pièces du navire. Elle visait, d'abord, à permettre une estimation de principe des « proportions générales qui ont été réglées, c'est-à-dire les longueurs, largeurs et hauteurs principales » du navire et de ses pièces maîtresses. Les proportions arrêtées ainsi constituaient des approches, validées par l'expérience, certes, mais sujettes aux variations d'expérience propres à chacun des maître-constructeurs ou, occasionnellement, à certaines contraintes particulières qui pouvaient leur être imposées. Il convient de rappeler que ces charpentiers des galères ne savaient généralement ni calculer ni tracer un plan, et que les règles officialisées par les premiers Conseils de Construction ne valaient qu'aussi longtemps que les maîtres-constructeurs qui les avaient élaborées dans la pratique ne les faisaient pas évoluer, charge à un Conseil de Construction ultérieur d'enregistrer éventuellement ces modifications. A vrai dire, à la fin du XVII^{ème} siècle, ces évolutions étaient devenues minimales et rares.

Cette relativité signifie aussi que, les trois axes d'une galère – longueur, largeur, hauteur – ayant été ainsi « réglés », l'un d'entre eux pouvait s'écarter, par exception, de l'aménagement « standard » s'il s'avérait nécessaire de l'ajuster « aux nécessités du service » : il n'est, par exemple, que d'examiner la petite réale de la Seine pour constater des adaptations très inhabituelles effectuées sur le carrosse et le dessin la poupe. En cas de modification de l'assiette du navire consécutive à une modification de ce type, le rééquilibrage se faisait par une répartition appropriée du lest.

⁹² Ibidem, p. 98 et 30.

2.1₂ HOMOTHETIE

Selon la définition que donne Barras de La Penne, les différentes galères « [...] ne different [les unes des autres] que par la grandeur ; leur forme et leur gabary sont semblables⁹³. Les galères ordinaires n'ont que vingt six bancs et par conséquent vingt six rames de côté, les extraordinaires en ont vingt huit, trente et quelquefois trente deux, selon la volonté du roy »⁹⁴.

2.1₃ LA LONGUEUR DE LA COQUE, ELEMENT DE BASE DES CALCULS DE CONCEPTION DU NAVIRE, ETABLIE ICI EN FONCTION DU NOMBRE DE SES RAMES ET DE LA LONGUEUR DE SA ZONE DE VOGUE

A) LA PALAMENTE, ELEMENT CONSTITUTIF DE LA METHODE DES PROPORTIONS

La rame, longue pièce monobloc en hêtre qui, complètement équipée, pesait 130 kilogrammes environ sur une galère ordinaire, était l'outil caractéristique des galères. L'opérateur de cet outil était le rameur. Ce couple assurait la fonction motrice du navire quand il ne naviguait pas à la voile, en particulier lorsque les circonstances se montraient incertaines si ce n'est hostiles ou périlleuses – combats ou météo défavorable –, dans lesquelles pouvait même se jouer la survie de l'équipage.

Barras de La Penne explique de la façon suivante le rôle central de la rame dans le processus de conception d'une galère : « Il faut donc avant toute chose régler l'espace nécessaire au mouvement d'une rame, parce que les rames sont les principales forces mouvantes d'une galère [...] ; ce sont elles aussi qui distinguent particulièrement la galère de tous les autres batimens, c'est ce qui luy est propre et ce qui en a déterminé les proportions et la forme »⁹⁵.

L'énergie de la vogue constituant le générateur de mouvement, ce couple moteur homme/rame faisait l'objet d'une recherche constante d'optimisation. Ainsi en allait-il, par exemple, du réglage de l'inclinaison de la palamente sur l'eau⁹⁶ : « L'inclinaison [optimisée] des rames d'une galère contribue beaucoup à faciliter aux rameurs le maniement des rames, et par conséquent à augmenter la vitesse du bâtiment. Ces deux avantages sont inseparables, c'est-à-dire qu'en déterminant l'inclinaison des rames d'une galere pour faire plus de force ou, ce qui est le même, pour imprimer plus de vitesse au bâtiment, il faut observer que cette inclinaison soit aussi la plus propre à diminuer la peine des rameurs. Il est vrai qu'on ne sçauroit manier une rame sans peine, mais on peut la mettre dans

⁹³ Barras de La Penne mentionne encore « leur forme [des galères] est en tout la même aussi bien que leur construction ».

⁹⁴ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, op. cité, p. 13 et 14.

⁹⁵ Ibidem, p. 92.

⁹⁶ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, La description des galères*, 2, op. cité, p.63.

une situation plus propre que toute autre pour remuer une rame facilement et longtems, enfin, on peut faire en sorte que les rameurs n'ayent que la peine absolument inévitable ». Cette quête de l'optimisation s'attachait en premier lieu à parfaire la conception de la rame et l'aménagement de la vogue, qui sont interdépendantes : « [...] ce qui produit trente six pieds six pouces pour toute la longueur d'une rame de galère ordinaire. Cette longueur est déterminée sur la longueur et la largeur de la vogue [...] »⁹⁷.

Il importe donc d'abord d'évaluer la longueur de la vogue, qui dépend du nombre de rames par bord et de l'interscalme⁹⁸.

B) L'INTERSCALME ET LE NOMBRE DE RAMES

Barras de La Penne déroule ensuite les conséquences de ce principe dans la conception d'une galère : « La longueur de 144 pieds [46,77 mètres] d'un capion à l'autre [pour les galères ordinaires] a été déterminé sur les espaces nécessaires aux divers services d'une galère. On divise sur la couverte toute cette longueur [on partage la couverte⁹⁹ sur toute sa longueur] en cinq espaces inégaux (figure III-2.1/01) : le plus en arrière est destiné pour la poupe, ensuite l'espace [puis l'espace de vogue], la conille, le tambouret. L'espace sur lequel

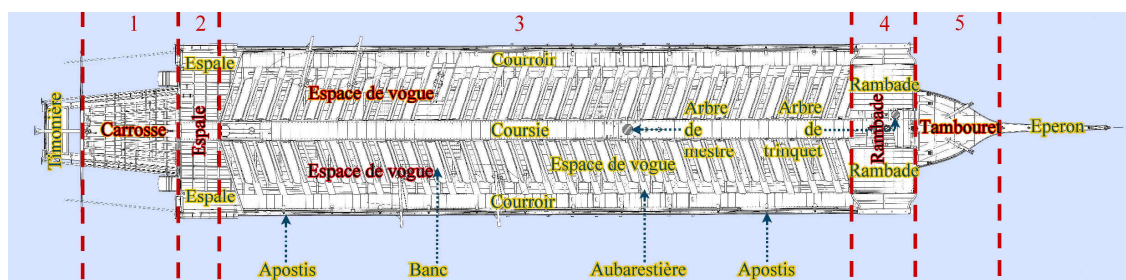


Figure III-2.1/01 – Les cinq « espaces nécessaires aux divers services d'une galère » sur sa couverte (Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

on règle tous les autres est celui de la vogue, qui contient les bancs, les rames, les rameurs, etc. Cet espace ce [se] détermine sur celui qui est compris entre deux scaumes¹⁰⁰ ou entre deux bancs. Cet intervalle, considéré sur la longueur du bâtiment, [...] a été fixé de nos jours à trois pieds dix pouces trois lignes [ou 1,2518 mètre]. [...] Ce nombre multiplié par le nombre de rames [...] produit [...] la longueur de la vogue, sur laquelle on détermine sa largeur [largeur de la vogue ou largeur hors tout de la galère] et la longueur des autres espaces »¹⁰¹. Il complète son propos ainsi : « Le nombre de rames [...] dépend uniquement de

⁹⁷ Ibidem, p. 40.

⁹⁸ Interscalme : distance entre deux scalmes ou escaumes ou tolets, identique à la distance entre deux bancs de vogue.

⁹⁹ La couverte : le pont d'une galère.

¹⁰⁰ Scaume ou escaume : il s'agit d'une sorte de cheville ou de tolet auquel s'attache la rame par le moyen d'une estrope (corde). Les escaumes sont fixées sur les apostis.

¹⁰¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, op. cité, p. 97.

la volonté du prince et non pas des règles du constructeur, lequel ayant reçu l'ordre de construire une galère [...], il détermine toutes les proportions [du navire] sur l'espace compris d'un banc à l'autre, qui est toujours le mesme que l'espace compris entre deux scaumes. [...] Cet espace [...] est le mesme dans les grandes galères [patronnes ou réales de 30 bancs] comme dans les ordinaires [de 26 bancs], parce que les hommes qui doivent manier les rames leur font toujours décrire la mesme portion de cercle »¹⁰².

L'interscalme relevé par Barras de La Penne (3 pieds 10 pouces 3 lignes, soit 1,2518 mètres) recoupe exactement celui mentionné dans le *Manuel de construction des galères-1691*¹⁰³ mais diffère de 7 millimètres de celui arrêté par le Conseil de Construction de 1691 (3 pieds 10 pouces, soit 1,2451 mètre). Le Conseil de Construction de Marseille de 1697 corrigera cette divergence (erreur de transcription ?), et reviendra à la mesure standard de 3 pieds 10 pouces 3 lignes, la différence de longueur de la vogue, en fonction des deux normes, s'établit donc ainsi pour une galère ordinaire de 26 bancs :

- ♦ Selon Barras de La Penne, le *Manuel de construction des galères* et le Conseil de Construction de 1697 :

26 bancs x 1,2518 m. = 32,55 mètres

- ♦ Selon le Conseil de Construction de 1691 :

26 bancs x 1,2451 m. = 32,37 mètres

soit une différence négligeable de 0,18 mètre

Cette dernière mesure ne permet, cependant, pas d'utiliser les proportions mentionnées par Barras de La Penne et par l'auteur du *Manuel de construction des galères – 1691* pour l'évaluation de la longueur des différentes zones de service se suivant sur le pont du navire (poupe, espale, vogue, conille et tambouret) : la somme des longueurs ainsi calculées se trouve inférieure à 144 pieds (46,77 mètres), longueur de coque exigée par le Conseil de Construction de 1691 pour les galères ordinaires.

C'est vraisemblablement cette incohérence qui mena le Conseil de Construction de 1697 à corriger de 3 lignes (6,8 millimètres) l'interscalme arrêté en 1691 pour revenir à la mesure standard de 3 pieds 10 pouces 3 lignes, soit 1,2518 mètre. Cette dernière mesure sera donc utilisée dans les calculs suivants.

2.1.4 PROPORTIONS EN LONGUEUR DES GALERES ORDINAIRES

A) LONGUEUR DE LA COQUE DE CAPION A CAPION

Les proportions définissant la longueur des différentes zones – ou, selon Barras de La Penne, des différents « services » – de la galère, en fonction de celle de sa

¹⁰² Ibidem, p. 92.

¹⁰³ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 2.

vogue, divergent légèrement entre Barras de La Penne et le Conseil de Construction de 1691 ou le *Manuel de construction des galères* :

	Selon Barras de La Penne ¹⁰⁵			Selon le «Manuel de construction» ¹⁰⁴ et Conseil Construction 1691 ¹⁰⁶		
	Fraction de la longueur de la vogue	% vogue	Longueurs	Longueurs des zones	% vogue	Longueurs
Poupe	≈ 1/7	14,29 %	≈ 4,65 m.	14pi.6po.6li.	14,50 %	4,72 m.
Espale (axe central)	≈ 1/15	6,67 %	≈ 2,17 m.	6 pi.	5,99 %	1,95 m.
Vogue (26 bancs)	≈ 1/1	100,00 %	≈ 32,55 m.	100 pi.2po.6 li.	100,00 %	32,55 m.
Conille	≈ 1/10	10,00 %	≈ 3,25 m.	10pi.3po.	10,23 %	3,33 m.
Tambouret	≈ 1/8	12,50 %	≈ 4,07 m.	13pi.	12,96 %	4,22 m.
Total			≈ 46,69 m.			46,77 m.

La longueur de la zone de vogue, définie par le produit du nombre de rames – ou de bancs – par la longueur de l'interscalme, est rapportée sur l'axe central longitudinal du navire à partir de la limite avant de l'espale (figure III-2.1/02). Or, les bancs étaient inclinés de 18 à 20° environ par rapport à une

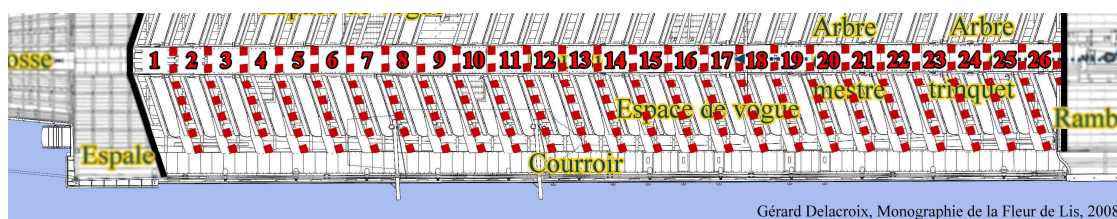


Figure III-2.1/02 – Calcul de la longueur de la zone de vogue, sur l'axe central longitudinal de la galère (Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

perpendiculaire tirée de cet axe longitudinal. L'axe central de l'espale était donc plus court que ses bandes (bords extérieurs) dont la longueur peut être obtenue de la façon suivante :

La largeur hors tout (d'escaume à escaume) d'une galère ordinaire était de 8,49 mètres¹⁰⁷, et celle de sa coursie de 2 pieds 10 pouces 6 lignes¹⁰⁸ soit 0,93 mètre.

¹⁰⁴ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 2 et 3.

¹⁰⁵ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 93, 94 et 98,99.

¹⁰⁶ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 158.

¹⁰⁷ Ibidem, p. 159. La mesure précise d'escaume à escaume était 8,4854 mètres.

¹⁰⁸ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 162, et *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 158. On peut constater dans le *Manuel* un léger écart entre les mesures mentionnées à la page 158 – largeur du surcourcier (ou subrecourcier) de dedans en dedans = 2 pi. 1 po. 6 li., et épaisseur d'un subrecourcier = 4 po. 6 li., soit 2 pi. 10 po. 6 li. ou 0,9338 mètre pour la largeur de la coursie), et celles portées page 159 – largeur d'escaume à escaume = 26 pi. 1 po. 6 li. et une largeur entre le dehors du surcourcier et l'escaume 11 pi. 7 po. 3 li., soit 2 pi. 11 po. ou 0,9474 mètre pour la largeur de la coursie). La mesure 2 pi. 10 po. 6 li. correspondant aussi

Le segment AB sur l'espale (figure III-2.1/03), correspondant à la moitié de la largeur de la galère, mesurait :

$$(8,49 \text{ m.} - 0,93 \text{ m.}) / 2 = 3,78 \text{ mètres}$$

D'autre part, si l'angle β d'inclinaison des bancs était de 20° par rapport à une perpendiculaire tirée de l'axe longitudinal du navire,

$$\text{alors } \alpha = 90^\circ - 20^\circ = 70^\circ$$

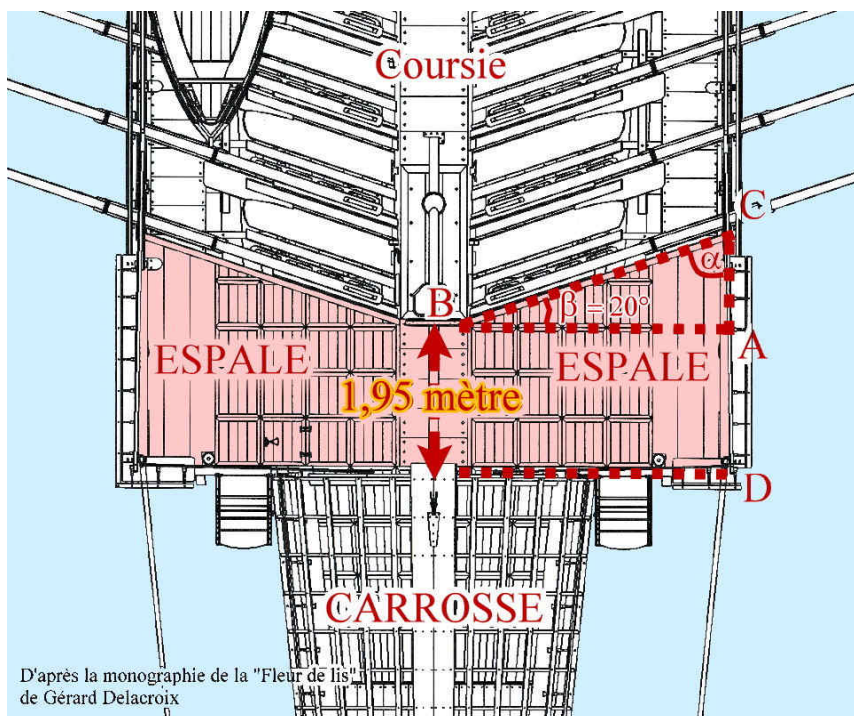


Figure III-2.1/03 – Longueur à la bande de l'espale d'une galère ordinaire
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Il en ressort que :

$$\begin{aligned} \text{tg } \alpha &= AB / AC \\ 2,7475 &= 3,78 \text{ m.} / AC \\ AC &= 1,3758 \text{ mètre} \end{aligned}$$

La longueur CD prise à la bande de l'espale est donc :

$$1,95 \text{ m.} + 1,38 \text{ m.} = 3,33 \text{ mètres}$$

Par ailleurs, on peut mentionner ici, accessoirement, que la galère étudiée par Dassié ne mesure que 42,39 mètres de longueur de coque, soit 4,38 mètres (13 pieds 6 pouces) de moins que le standard ordinaire de 144 pieds fixé pour la galère ordinaire. Cette différence s'explique essentiellement par une palamente réduite à 25 bancs, ce qui modifie proportionnellement la longueur sur la couverte des autres zones de service.

à celle mentionnée par Barras de La Penne, c'est cette dimension, soit 0,93 mètre, qui est retenue pour désigner la largeur de la coursie.

B) LONGUEUR HORS TOUT DU NAVIRE

Barras de La Penne donne la longueur de la « saillie sur l'arrière pour la flèche et pour les ornements de poupe », qui comprend la timonière, ainsi que celle de l'éperon vers l'avant (respectivement 7 pieds 6 pouces et 18 pieds 6 pouces), mesures qui sont identiques à celles validées par le Conseil de Construction de 1697¹⁰⁹. Toutefois, le Conseil de Construction de 1691 avalisa pour l'éperon une longueur légèrement inférieure, de 18 pieds¹¹⁰, qui sera donc retenue ici :

Longueur de la saillie arrière pour la flèche et les ornements de la poupe (dont la timonière)	}	7 pieds 6 pouces	soit	2,44 mètres
Longueur de l'éperon		18 pieds	soit	5,85 mètres

La longueur hors tout d'une galère ordinaire est donc :

$$2,44 \text{ m.} + 46,77 \text{ m.} + 5,85 \text{ m.} = 55,06 \text{ mètres}$$

2.1₅ PROPORTIONS EN LARGEUR DES GALÈRES ORDINAIRES

La largeur des galères est définie par deux dimensions : la largeur maximum de la coque et la largeur hors tout.

A) LARGEUR HORS TOUT (D'ESCAUME A ESCAUME)

Trois méthodes peuvent être utilisées pour évaluer la largeur hors tout d'une galère ordinaire de vingt six bancs¹¹¹. L'une est fonction du nombre de bancs, la seconde de la longueur de la vogue et, la dernière, de la longueur de la rame.

❑ *Un banc, un pied*

« [...] vingt six pieds pour la largeur [hors tout d'une galère] de vingt six bancs. », soit 1 pied (0,3248 mètre) de largeur par banc que compte la vogue. La largeur hors tout d'une galère ordinaire devrait ainsi mesurer :

$$26 \text{ bancs} \times 0,3248 \text{ m.} = 8,44 \text{ mètres}$$

♦ Or, la dimension relevée dans Barras de La Penne, mesurée « d'un apostis à

¹⁰⁹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 93, 94 et 100.

¹¹⁰ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 97.

¹¹¹ Ibidem, p. 98.

l'autre de dehors en dehors » est de¹¹² :

26 pieds 8 pouces 6 lignes, soit 8,67 mètres.

- ♦ Et celle arrêtée par le Conseil de Construction de 1691 mesurée « d'un apostis à l'autre, d'escaume à escaume », c'est-à-dire de milieu d'apostis à milieu d'apostis, est de¹¹³ :

26 pieds 1 pouce 6 lignes, soit 8,49 mètres (exactement 8,4854 mètres).

La différence entre ces deux derniers résultats est de (8,67 mètres - 8,49 mètres) 0,18 mètre, égale à deux fois une demie largeur d'apostis (de part et d'autre du navire), largeur d'apostis que le Conseil de Construction de 1691 fixe à 6 pouces 2 lignes (soit 0,17 mètre)¹¹⁴. Barras de La Penne écrit sur ce sujet 6 pouces et 6 lignes (soit 0,18 mètre)¹¹⁵.

C'est le décalage des points de prise de mesures (face externe de l'apostis ou moitié de celui-ci) qui explique la différence entre les deux dimensions.

On peut considérer que la mesure standard basée sur la proportion « un banc, un pied » correspond à une largeur hors tout mesurée de milieu d'apostis à milieu d'apostis, à (8,49 m. - 8,44 m.) 5 centimètres près (ou 0,59%) entre le résultat du calcul résultant de cette première méthode et la dimension décidée par le Conseil de Construction de 1691.

□ *Un quart de la longueur de la vogue*

« On détermine sur cette longueur [de l'espace de vogue] la largeur [hors tout] de la vogue, à laquelle on donne un peu moins de la quatrième partie de sa longueur [...] »¹¹⁶. Barras de La Penne précise cependant que les « nécessités du service » peuvent entraîner 1 à 2% environ de variation par rapport à cette norme.

Cette définition appliquée à la longueur de la vogue mentionnée par Barras de La Penne, qui est identique à celle mentionnée dans le *Manuel de construction des galères – 1691*, donne la largeur suivante :

32,55 m. x \approx 0,25 \approx 8,14 mètres

Les écarts entre la largeur hors tout imposée par le Conseil de Construction de

¹¹² Ibidem, p. 94 et 100.

¹¹³ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 159.

¹¹⁴ Ibidem, p. 82 : « Chaque apostis doit être composé de trois pièces de sapin de 30 à 35 pieds de longueur plus ou moins, de 9 pouces de hauteur, sur 6 pouces 2 lignes d'épaisseur ».

¹¹⁵ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1*, op. cité, p. 109 : « Apostis, 30 à 35 pieds de long, 9 pouces de large [hauteur], 6 pouces et 6 lignes d'épaisseur ».

¹¹⁶ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1*, op. cité, p. 98.

1691 (8,49 mètre) et la cote correspondante calculée ci-dessus avec la proportion « environ 25% de la longueur de la vogue » atteint :

$$8,49 \text{ m.} - 8,14 \text{ m.} = 0,35 \text{ mètre}$$

Cet écart s'avérant plus grand que celui constaté en utilisant la méthode précédente « un banc, un pied », il apparaît que le mode de calcul étudié au présent paragraphe ne présente qu'un intérêt secondaire.

□ *Formule utilisant la longueur de la rame*

Le *Manuel de construction des galères – 1691*, reprenant les instructions du Conseil de Construction de la même année, énonce la règle suivante : « La rame a deux parties : celle qui est en saillie hors de la galere, et celle qui reste en dedans pour la manier. La longueur de celle de dehors est déterminée par la largeur du talar, c'est-à-dire par la distance qu'il y a d'un apostis à l'autre prise d'escaume à escaume, et la partie de dedans est réglée par la distance qu'il y a de l'escaume au courcier [à la coursie], iusqu'où elle doit aller »¹¹⁷. Pour l'application de cette méthode, la rame est placée perpendiculairement à l'axe central longitudinal du navire.

La partie interne de la rame se nommait « fiol » ou « genou », sa partie externe se composait de la « pale » suivie, vers le navire, du « tiers ».

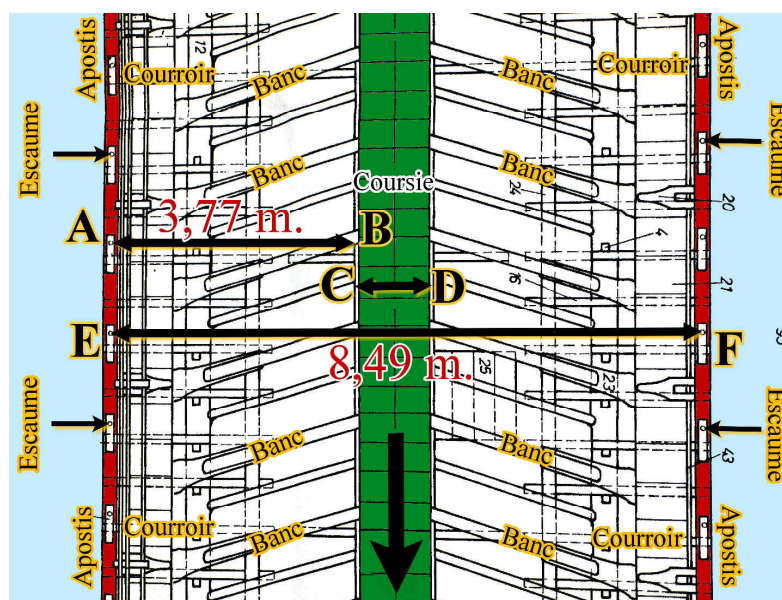


Figure III-2.1/04 – Evaluation de la largeur d'une galère ordinaire en fonction de la longueur de sa rame
AB = longueur du segment interne de la rame (genou ou fiol) ; EF = longueur segment externe de la rame (pale + tiers) ; CD = largeur de la coursie.

(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Les cotes effectives des rames telles qu'énoncées par les trois principales

¹¹⁷ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 147 et 148.

sources sont les suivantes :

	Barras de La Penne		Manuel de Construction 1691 ¹¹⁸ (d'escaume à escaume)		Conseil de Construction 1691 ¹¹⁹ (d'escaume à escaume)	
	Mesure	Ratio	Mesure	Ratio	Mesure	Ratio
Longueur totale de la rame }	36 pi. 6 po. 11,86 m.	100,00 %	36 pi. 5 po. 11,83 m.	100,00 %	37 pi. 8 po. 9 li. 12,2544 m.	100,00 %
Longueur interne de la rame (AB) }	11 pi. 6 po. 3,74 m.	31,53 %	11 pi. 8 po. 3,79 m.	32,04 %	11 pi. 7 po. 3 li. 3,7690 m.	30,78 %
Longueur externe de la rame (EF) }	25 pi. 8,12 m.	68,47 %	24 pi. 9 po. 8,04 m.	67,96 %	26 pi. 1 po. 6 li. 8,4854 m.	69,31 %

La longueur externe de la rame fixée par le Conseil de Construction de 1691 (26 pieds 1 pouce 6 lignes, soit 8,4854 mètres) correspond effectivement à la largeur de la galère d'escaume à escaume, telle que cette assemblée l'a également décidée. Accessoirement, il apparaît aussi sur le tableau ci-dessus que les rapports des longueurs internes ou externes des rames sur leurs longueurs totales ne présentent que des écarts très faibles, inférieurs à 1,5%.

La largeur d'escaume à escaume du navire se décomposait de la façon suivante, selon la méthode des proportions (figure III-2.1/04) :

- Longueur AB = 3,77 mètres
- Longueur CD c'est-à-dire largeur de la coursie
EF – 3AB, soit [12,2544 m. – (3 x 3,7735 m.)] = 0,93 mètre
- Largeur hors tout (d'escaume à escaume)
2AB + CD = 8,49 mètres

¹¹⁸ Le *Manuel de construction des galères* (p. 148) donne les proportions suivantes : longueur de la pale 9 pi. 3 po. 6 li. (3,02 m.), longueur du tiers 15 pi. 5 po. 6 li. (5,02 m.), longueur du fiol 11 pi. 8 po. (3,79 m.). En effectuant la somme des mesures précédentes, cette dernière devrait être 36 pi. 5 po. soit 11,83 m.

¹¹⁹ Les mesures arrêtées par le Conseil de Construction de 1691 mentionnées dans le *Manuel de construction des galères* page 159 sont les suivantes : distance entre le surcourcier (ou subrecourcier) et l'escaume = 11 pi. 7 po. 3 li. ou 3,7690 m., largeur d'escaume à escaume = 26 pi. 1 po. 6 li. ou 8,4854 m. (d'où, largeur de la coursie = 0,9474 m.), longueur totale des rames 37 pi. 3 po. (12,0988 m.). En effectuant la somme des mesures précédentes, cette dernière devrait être 37 pi. 8 po. 9 li., soit (8,4854 m. + 3,7690 m.) 12,2544 mètres, et non 37 pi. 3 po. comme porté par erreur dans la publication.

Il convient de rappeler, cependant, que les mesures mentionnées à la page 158 – largeur du surcourcier (ou subrecourcier) de dedans en dedans = 2 pi. 1 po. 6 li., et épaisseur d'un subrecourcier = 4 po. 6 li.) donnent 2 pi. 10 po. 6 li. ou 0,9338 mètre pour la largeur de la coursie. Cette dernière mesure étant confirmée par Barras de La Penne (FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, op. cité, p. 162), c'est celle qui a été retenue (c.f. supra). De ce fait, la distance entre le surcourcier et l'escaume mesure [12,2544 m. – 0,9338 m.]/3 3,7735 m.

B) LARGEUR DE LA COQUE AUX MADIERS JUMEAUX

Le *Manuel de construction des galères – 1691* formule la règle suivante : « La plus grande largeur du corps de la galere est à l'endroit des madiers jumeaux ou de la maitresse latte. [...]. Sa juste proportion est le huitieme de la longueur [de la coque] de la galere [...] »¹²⁰.

La longueur « standard » de la coque d'une galère ordinaire étant 144 pieds (ou 46,77 mètres), sa largeur « standard » sera :

$$144 \text{ pi.} / 8 = 18 \text{ pieds (ou 5,85 mètres)}$$

Cette mesure – et la proportion qui la définit – est confirmée par le Conseil de Construction de 1691¹²¹.

On peut remarquer que la dimension recommandée par Barras de La Penne diverge à peine de ce résultat puisque dans la dernière version de son manuscrit, il écrit sur ce sujet 18 pieds 8 pouces (écart de 22 centimètres ou 11 centimètres sur chaque bande), et dans une version antérieure 18 pieds 6 pouces (écart de 16 centimètres, ou 8 centimètres sur chaque bande)¹²².

2.1₆ PROPORTIONS POUR LES HAUTEURS DE LA COQUE, ET POUR CELLE DU POINT D'APPUI DE LA RAME DES GALERES ORDINAIRES

Deux méthodes de calcul permettent d'évaluer les principales hauteurs régissant l'architecture de la coque de la galère : la hauteur de celle-ci – qui est proche de la mesure du tirant d'eau puisque, à pleine charge, le bord extérieur du pont de la galère se trouve à une trentaine de centimètres seulement au-dessus de la ligne d'eau – et celle du point d'appui des rames au-dessus de la ligne d'eau.

A) HAUTEUR DE LA COQUE AU NIVEAU DES MADIERS JUMEAUX

Le *Manuel de construction des galères – 1691* formule la définition suivante : « On prend la hauteur de la galere à l'endroit des madiers jumeaux [...], et on luy donne [...] 5 pieds 9 pouces 7 lignes [1,88 mètre]. Quelques maîtres constructeurs, qui trouvent trop basses les galeres [...], donnent au moins à une simple galere le tiers de sa largeur, c'est-à-dire 6 pieds »¹²³, soit 1,95 mètre. C'est ce dernier ratio qui sera utilisé dans les calculs ultérieurs.

La hauteur de la coque est prise entre le niveau de l'extrémité supérieure des estamenaires¹²⁴ et le dessus de la quille.

¹²⁰ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 7.

¹²¹ Ibidem, p. 158.

¹²² FENNIS Jan, « *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères, 1* », op. cité, p. 64 et 69.

¹²³ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 8.

¹²⁴ Les estamenaires (ou allonges sur les vaisseaux) prolongeaient les madiers auxquels ils étaient fixés par des empattures. Madiers et estamenaires formaient les couples – ou la membrure – du navire, sur lesquels le bordé était fixé.

B) ELEVATION DE LA RAME SUR LA LIGNE D'EAU

Selon Barras de La Penne, l'installation optimisée des rames, placées sur leur point d'appui était conditionnée par l'angle qu'elles formaient avec la verticale descendant de ce point vers la ligne d'eau (figure III-2.1/05) :

□ *Inclinaison de la rame*

Barras de La Penne explique cet angle : « L'expérience ayant fait connoître aux constructeurs modernes que moins une rame est inclinée sur l'apostis, mieux les rameurs la manient, ils ont considérablement diminué l'inclinaison des rames, de sorte qu'aujourd'hui on les place de manière qu'étant inclinées sur la surface de la mer elles forment à leur point d'appui un angle de 80 degrez »¹²⁵. L'objectif recherché était ici de réduire l'effort à appliquer sur la rame indépendamment de la position du rameur – qu'il soit debout ou assis – qui n'était prise en compte, ultérieurement, que lors de l'étude d'installation de la vogue sur la couverte. Les chiourmes du XVII^{ème} siècle voguaient debout.

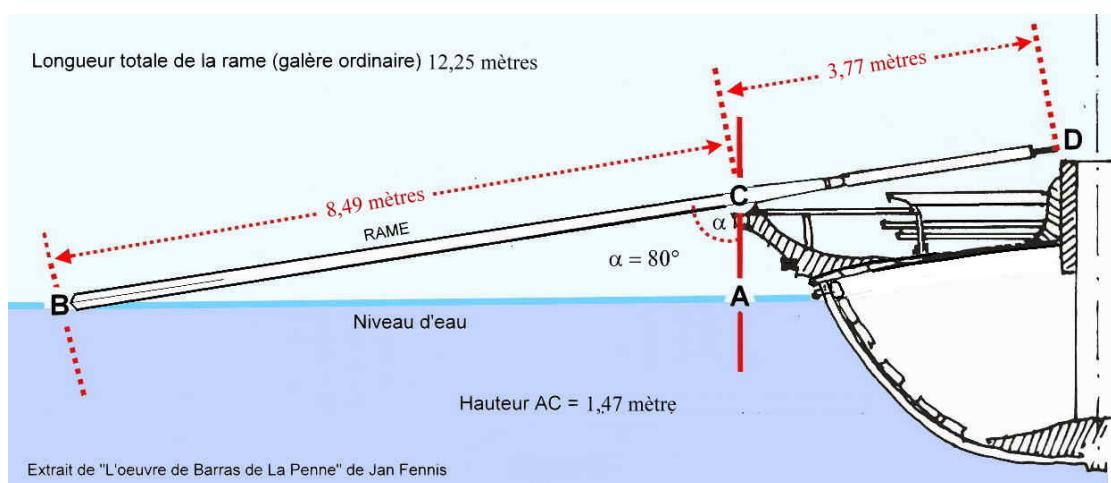


Figure III-2.1/05 – Schéma de l'élévation de la rame de la galère ordinaire
(René Burlet ; adaptation Patrice Grimald)

□ *Élévation de la rame*

Sur la base de la valeur approximative de l'angle standard recommandé par Barras de La Penne (qui pouvait varier de plus ou moins 1 à 2 degrés), la hauteur perpendiculaire au-dessus du plan de l'eau d'une rame de dimensions conformes aux instructions du Conseil de Construction de 1691 (longueur totale : 12,25 mètres ; longueur du segment extérieur : 8,49 mètres ou 8,4854 mètres), placée sur son point d'appui, était donc égale à :

$$\begin{aligned}\cos \alpha &= AC / BC \\ 0,1736 &= AC / 8,49 \text{ m.}\end{aligned}$$

¹²⁵ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V La description des galères*, 2, op. cité, p. 63.

AC = 1,47 mètre¹²⁶

2.2 LA REALE DE VERSAILLES VUE A TRAVERS LA METHODE DES PROPORTIONS

La petite réale de Versailles, commandée pour assumer, dans un environnement particulier, des fonctions différentes de celles confiées aux galères de la flotte, devait probablement répondre à des contraintes inhabituelles. Ces particularités purent nécessiter des ajustements aux gabarits utilisés alors, conformément aux « nécessités du service » évoquées par Barras de La Penne.

Il convient cependant, dans un premier temps, de définir et d'analyser les résultats que propose la méthode standard de conception des galères sur la base des quelques informations que ce navire a laissées dans les archives.

Les contradictions et divergences éventuelles issues des hypothèses qui procéderont de cette démarche pourront ensuite être analysées et faire l'objet de recherches de cohérence.

Chaque axe de la réale du Grand Canal – longueur, largeur et hauteur – est donc d'abord étudié ci-après en appliquant la méthode des proportions.

2.2₁ LONGUEUR DU NAVIRE

Toute conception de galère reposait d'abord sur le nombre de rames ou de bancs qui devaient l'équiper. Qu'en était-il de la réale de Versailles ?

A) NOMBRE DE BANCS EQUIPANT LA REALE DE VERSAILLES, SON EQUIPAGE

Aucun document ne décrit l'organisation de la vogue du navire, et notamment pas l'effectif de celle-ci ni le nombre d'hommes par rame.

Les états du personnel attaché à la navigation sur le Grand Canal ne fournissent pas non plus d'information utile sur ce sujet. En effet, l'effectif permanent qui y apparaît n'était constitué que de quelques cadres tels que le « capitaine des vaisseau et galère du Grand Canal » – M. Consolin jusqu'en 1685 puis M. Martin¹²⁷ –, son adjoint, les gondoliers, le comite et le sous-comite¹²⁸, le maître des matelots et quelques matelots en garnison : vingt huit personnes seulement

¹²⁶ Avec des valeurs différentes – une rame de 11,86 mètres de long (au lieu de 12,25 mètres) et un angle effectif de 81,95° – Barras de La Penne arrive à une hauteur de 3 pieds 6 pouces ou 1,14 mètre : FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, La description des galères*, 2, op. cité, p. 62.

¹²⁷ Dit « Martin des galiotes » (« Architecture et beaux-arts à l'apogée du règne de Louis XIV, édition critique de la correspondance du Marquis de Louvois » tome 2, année 1685, collection placée sous la direction de Thierry Sarmant et Raphaël Masson, CTHS, Paris, 2009).

¹²⁸ Aucun comite ni sous comite n'est mentionné en 1685, deux comites (MM. Brémont et Sueur) et un sous comite (M. Bourdon) en 1686, puis un comite seulement (M. Sueur) et un sous comite (M. Bourdon) en 1687, jusqu'en 1698 où M. Bourdon remplace le comite à son décès. La fonction de sous comite est alors supprimée (source : *Comptes des bâtiments du roi* aux années considérées).

en 1685, quarante deux l'année suivante pour servir toute la petite flottille composée alors d'une trentaine de bateaux¹²⁹ : barques et canots, neuf chaloupes au moins, une dizaine de gondoles, un ou deux yacks, deux heus, une yole, deux frégates dont le « Modèle » de Tourville, trois ou quatre galiotes et un vaisseau¹³⁰.

Les équipages permanents affectés aux embarcations du Canal étaient peu nombreux. En dehors des gondoliers, ils se composaient essentiellement de matelots – différents des mariniers de rame¹³¹ – dont l'hébergement se situait au « camp des matelots », toponyme qui existe encore aujourd'hui. Il s'agissait de marins ayant servi à la mer durant plusieurs années, sur les vaisseaux du roi de préférence, ou sur des bâtiments de commerce, dont la fonction consistait à participer aux manœuvres du navire et de ses équipements, à l'exclusion de la palamente. L'état des effectifs du Canal en mentionne quinze en 1685 puis vingt huit en 1686. Leur nombre décrût ensuite rapidement, réduit à vingt hommes en 1690, puis quinze l'année suivante, et treize à partir de 1695¹³².

La plupart du personnel nautique employé sur le Grand Canal, venu du Havre, de Toulon ou de Marseille, était détaché à Versailles pour y exercer des fonctions saisonnières de complément, souvent de mars à novembre, avant de retourner à son affectation ordinaire : le 5 décembre 1685, par exemple, quelques jours après la mise en service de la réale de Versailles, le marquis de Louvois, surintendant des Bâtiments du roi, Arts et Manufactures de France succédant à Colbert, écrivit à Michel Bégon, intendant des galères à Marseille : « Vous devez avoir reçue une lettre de M. de Seignelay datée du 21^e du mois passé [...] par laquelle il vous mande de faire choisir trente mariniers de rames pour envoyer icy [à Versailles] »¹³³. Il compléta cette instruction par un second courrier daté du 9 décembre de la même année, adressé au même destinataire, qui précise aussi l'affectation de ce personnel : « Celui qui vous rendra ce billet est l'officier que le roy a ordonné qui [qu'il] fust envoyé à Marseille avec une route [ordre de mise en route] pour amener les gens qui vous ont été demandez [...] pour servir sur la galère que S.M. fait bastir sur le canal de Versailles »¹³⁴. Les correspondances de Colbert et les *Comptes des Bâtiments du Roy sous Louis XIV* fournissent d'autres exemples :

« Le Roy a fait venir six chaloupes du Havre et les ayant fait mettre sur son

¹²⁹ Ce nombre ne cessera de se réduire par la suite : vingt cinq en 1687, vingt et un en 1688 et 1689, vingt en 1690, entre seize et treize jusqu'à la fin du siècle (c.f. supra figure I-3.1/02).

¹³⁰ DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV, nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 170 à 172.

¹³¹ Les mariniers de rame étaient des rameurs volontaires, appointés et dont la tâche principale consistait à ramer. Les « mariniers de rambade » étaient, quant à eux, des matelots affectés au service des voiles de l'arbre de trinquet (mât avant) et, concurremment aux mariniers de rame, des embarcations annexes de la galère, caïque et canot. On les appelait aussi « mariniers de voile ».

¹³² HALNA DU FRETAY Amélie, *La petite Venise à l'époque de Louis XIV*, op. cité, annexe 1.

¹³³ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 752, folio 146.

¹³⁴ Service Historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 752, fol. 215

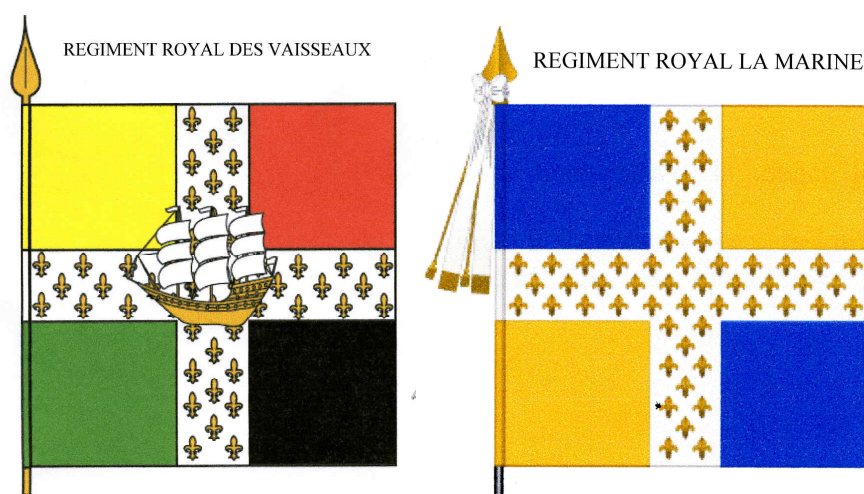
canal de Versailles, il est nécessaire que vous m'envoyez promptement six bons matelots [un commandant par chaloupe] pour les pouvoir bien mener et que vous conveniez avec eux de la solde qu'il faudra leur donner par mois »¹³⁵

« 18 septembre 1670, [paiement] à luy, pour 32 mariniers qui ont servy pendant huit jours du mois d'aoust sur les galiotes et autres petits bastiments qui sont sur led. Canal de Versailles »¹³⁶.

« 6 février 1675, [paiement], à luy, pour plusieurs mariniers qu'il a retenu pour le séjour du Roy [qui ne s'installera définitivement à Versailles qu'en 1682] »¹³⁷.

Nombreux, par ailleurs, sont, dans les archives de la Maison du roi sous l'Ancien régime (1671-1698)¹³⁸, les *Etats des mariniers de rame du canal de Versailles qui y ont servy pendant le mois de ...* ou durant plusieurs mois. En revanche, aucune mention n'y a trait à la présence de forçats.

Ainsi, des événements exceptionnels pouvaient nécessiter un appel supplémentaire à de la main-d'œuvre ponctuelle, d'origine fluviale ou maritime, pour quelques jours. En outre, des soldats de trois compagnies d'un régiment de Marine vinrent encore ajouter à l'image très composite de l'effectif des



Figures III-2.2/01 – Drapeaux du Royal des Vaisseaux et du Royal La Marine

rameurs : le *Journal de la cour de Louis XIV, 1684-1720*, tenu par Philippe de Courcillon, marquis de Dangeau, nous apprend, en date du 26 avril 1686, que les soldats affectés à Versailles pour ramer sur le Grand Canal appartenaient à « trois compagnies qui étoient en Flandre pour les frégates et qu'on laissait d'ordinaire à Condé [la ville de Condé dans le nord de la France] »¹³⁹. Il s'agit

¹³⁵ Lettre de Colbert du 12 avril 1670 au sieur Dumas, intendant du Havre de Grâce (Archives nationales, fonds Marine, B 2 9, fol. 58).

¹³⁶ GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du roi sous Louis XIV*, op. cité, année 1670.

¹³⁷ Ibidem, année 1675.

¹³⁸ Archives nationales O¹ 1793.

¹³⁹ DANGEAU (de) Philippe de Courcillon marquis de, *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, tome 1, op. cité, p. 162.

de compagnies prélevées dans le régiment royal de la Marine ou dans le régiment royal des Vaisseaux¹⁴⁰.

En 1685-1686, la réale de Versailles n'était pas le seul navire à rames, long et de bas bords, à évoluer sur les eaux du château : trois ou quatre galiotes¹⁴¹, dont une utilisée sur la pièce d'eau des Suisses, lui tenaient compagnie. Le personnel nautique circulait d'un bâtiment à l'autre au gré des besoins.

Trois sources connues seulement apportent des pistes de réflexion sur l'effectif des rameurs nécessaire au service de la réale de Versailles :

□ *Documents relatifs à des rémunérations*

Une première source se rapporte à deux documents qui ont trait au paiement d'appointements au personnel relevant du budget du Canal :

Le premier concerne un versement à « 18 vaugavans [vogues-avant] et 25 apostis¹⁴² » qui ont servi sur la galère du Canal entre le 1^{er} mai et le 15 septembre 1689,

Le second document, concerne un versement au profit d'un effectif identique ayant servi sur le Canal entre les mois de juillet et de décembre 1690¹⁴³.

« Vogue-avant », « apostis », ce sont des termes des galères désignant des places sur un banc. Ces hommes participaient donc à la vogue de la réale de Versailles. Rémunérés pour ce travail, ils étaient des hommes libres.

Ces appointements figurent, sur le document de 1689 comme sur celui de 1690, sous le titre général *Soldats des galiotes*. Ils sont répartis ensuite sous deux sous-titres : *Pour les chaloupes*, d'une part, et *Pour la galère*, d'autre part, où figurent les vogues-avant et les apostis. Il s'agissait donc ici de quarante trois soldats, non pas de marins de rame de profession.

Ces dix huit vogues-avant et vingt cinq apostis, constituaient donc un groupe de

¹⁴⁰ En 1791, le « Royal de la Marine » devint le 60^{ème} régiment d'Infanterie de ligne, sans descendance aujourd'hui. Le « Royal des Vaisseaux » devint, à la même date, le 43^{ème} régiment d'Infanterie de ligne, qui subsiste sous la dénomination de 43^{ème} régiment d'Infanterie, en garnison à Lille.

¹⁴¹ DEMERLIAC Alain, *La marine de Louis XIV-nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, op. cité, p. 170 à 172, et GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, op. cité, années 1669 à 1686 : l'une construite vers 1669-1672, une autre en 1678, une troisième en 1680, enfin celle dite « La Dunkerquoise » construite en 1685.

¹⁴² Le vogue-avant, parmi les rameurs, était celui qui se trouvait à l'extrémité interne de la rame, et l'apostis son voisin. Si deux rameurs seulement maniaient la même rame, l'apostis était celui qui se trouvait le plus près du bord du navire. L'efficacité maximum pour l'entraînement de la galère était évidemment le fait de celui qui bénéficiait du plus long bras de levier, le vogue-avant.

¹⁴³ Archives nationales O¹ 1793.

quarante trois soldats affectés à la réale de Versailles, vraisemblablement des soldats détachés d'un régiment royal de la Marine. Ils savaient ramer. Cependant les soldats ne ramaient pas debout à la façon des chiourmes, mais assis comme pouvaient le faire aussi les mariniers de rame des galères lorsqu'ils servaient, avec les mariniers de rambade, sur leurs caïques ou leurs canots. La présence des comites ne contredit pas cette attitude de la vogue : maîtres d'équipages, la fonction de ces sous-officiers ne se cantonnait pas à assurer le bon exercice d'une vogue debout, ils assumaient aussi d'autres responsabilités telles que celles relatives à l'installation des tentes, tendelets et fers, aux agrès et aux voiles, au lest et à la stabilité du navire, et par-dessus tout à sa sécurité nautique.

Les soldats servant à bord effectuaient là des tâches occasionnelles au sein d'équipages fluctuant au gré des désirs de la Cour, qui pouvaient être réduits ou accrus à tout moment par l'adjonction d'autres rameurs issus d'origines différentes. Il serait donc hasardeux de considérer que l'effectif de 43 rameurs porté sur les relevés d'appointements de 1689 et 1690 mentionnés ci-dessus correspondait à l'équipage complet et permanent de la réale de Versailles.

De plus, il convient de remarquer que ces pièces comptables mentionnent un nombre de vogues-avant inférieur à celui des apostis, laissant peut-être supposer que ces derniers auraient occupé seuls certains bancs. Or, le talar était rectangulaire. Sa largeur, de même que la longueur des bancs, restaient identiques de bout en bout. Rien ne justifie que des bancs de deux rameurs aient été occupés par un seul homme qui aurait eu bien du mal – surtout un apostis – à manier à l'unisson de l'ensemble de la vogue, une rame pesante, sur la réale de Versailles, quatre-vingts à quatre-vingt cinq kilogrammes environ (poids d'une rame de galère ordinaire : cent trente kilogrammes). Même convenablement équilibrée, la manœuvre en cadence normale de cette lourde pièce de bois reste au-delà de la force ordinaire d'un seul homme.

Ce dernier point illustre l'impossibilité de tirer une conclusion utile quant au nombre de bancs aménagés sur la réale du Grand Canal à partir des seuls vogues-avant et apostis cités dans les relevés d'appointements du personnel attaché à la Flottille royale en 1689-1690.

En revanche, il est intéressant de constater que ces libellés ne font référence qu'à deux des rameurs d'une bancade, qui, d'ailleurs, se trouvaient côte-à-côte sur les galères de la flotte. Il est vraisemblable que si, par exemple, chaque bancs de la réale de Versailles avaient reçu trois rameurs, il y aurait eu au moins une mention d'un ou de plusieurs tiercerols dans ces états de paiement. Cette remarque permet de présumer que chaque rame y était servie par deux hommes.

La seconde source consiste dans un autre compte de rémunérations intitulé « Etat des mariniers de rame », établi en novembre 1689. Il présente la liste de dix mariniers de rame – appelés aussi bonnevoglies – qui furent employés sur le Grand Canal durant la même période d'activité estivale de 1689, ainsi que leur

galère d'affectation ordinaire : la réale, l'*Amazone*, la *Madame*, la *Princesse*, la *Fidèle*, la *Saint-Louis*, l'*Invincible*, la *Favorite*, la *Victoire* et la *Fortune*. Il est très vraisemblable que ces bonnevoglies aient été appelés pour servir sur la réale de Versailles, même si leur compétence acquise dans la nage assise sur le caïque ou le canot de leur galère leur permettait aussi de pratiquer celle-ci en cas de besoin.

Le nombre de rameurs affectés à la réale du Canal dans les années 1689-1690 atteignit donc l'effectif suivant :

- | | | | |
|---|---|---|--|
| ♦ Relevés d'appointements pour les périodes allant du 1 ^{er} mai au 15 septembre 1689 et aux mois de juillet à décembre 1690 | } | { | 18 vogues-avant et 25 apostis, soit 43 soldats |
| ♦ Etat des mariniers de rame pour la période allant du 1 ^{er} avril au 31 octobre 1689 (état de novembre 1689) | | | |
| | } | | 10 mariniers de rames |

Soit un total de 53 hommes en 1689.

□ *Document relatif à l'achat de matelas pour les bancs*

La troisième source apportant des pistes de réflexion sur l'organisation de la vogue de la réale de Versailles est extrait des *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV*, daté du 27 janvier 1686, et donc établi peu après la fin de la construction du navire. Il mentionne :

« A Pousse, tapissier, paiement de vingt-six matelas qu'il a fait pour les bancs de la gallère du canal, 46 livres 9 sols ».

Les bancs des galères étaient recouverts de cuir de vache, et d'une sorte d'épais tapis constitué d'étoffes de laine grossière provenant de vieilles tentes d'herbage¹⁴⁴. Les rameurs de la réale de Versailles bénéficiaient d'un traitement amélioré, leurs assises étant matelassées et habillées de « fourreaux de toile boucassinée », sorte de toile de coton à poils feutrés¹⁴⁵.

Ces vingt six matelas confectionnés pour les bancs de la réale de Versailles constituent une présomption majeure quant à l'aménagement de sa vogue : vingt six matelas pour vingt six bancs, soit treize bancs par bande.

A raison de deux hommes par banc et treize bancs par bande, le nombre de rameurs atteignait cinquante deux hommes (13 hommes x 2 x 2). Ce nombre rejoint celui de l'effectif calculé ci-dessus : cinquante trois hommes, le rameur

¹⁴⁴ Tente d'herbage : tente recouvrant la galère lors de son hivernage au port. A ne pas confondre avec la tente courante couvrant l'espale et l'espace de vogue pour les protéger de pluies ou d'un ensoleillement ponctuellement gênants.

¹⁴⁵ Extrait des *Comptes des Bâtiments du roi sous Louis XIV*, en date du 2 juin 1686, « [...] à luy, pour les fourreaux de toile boucassinée pour les bancs de lad. Gallère 39 livres 15 s 3d ».

en excès étant probablement un chef de groupe ou un « respit », homme de réserve.

Rappelons que, sur l'état des effectifs du Grand Canal en 1686, six matelots de rambade chargés de la manœuvre de la voile de trinquet étaient aussi attachés à la réale de Versailles, ainsi qu'un comite et un sous-comite, et certainement, au moins, un timonier, quelques matelots et un officier coordonnant l'équipage, de sorte que celui-ci devait atteindre soixante cinq à soixante-dix personnes environ.

On peut donc présumer que la réale de Versailles a été élaborée sur la base de treize rames par bande – la moitié de la palamente d'une galère ordinaire – manœuvrées par deux hommes chacune¹⁴⁶. Cette base plausible permet de construire une hypothèse de conception fondée sur la méthode des proportions.

B) LONGUEUR DE LA COQUE DE CAPION A CAPION OBTENUE PAR LA METHODE DES PROPORTIONS

La première démarche à effectuer pour retrouver les cotes recherchées consiste à établir la longueur de l'espace de vogue pour en déduire ensuite les autres subdivisions de la couverte.

□ *Longueur de l'espace de vogue*

Cette dimension est le résultat du produit de la longueur de l'interscalme vue au paragraphe III-2.1₃B et du nombre de rames ou de bancs par bande, soit :

1,2518 m. x 13 bancs = 16,27 mètres (exactement 16,2734 mètres)

□ *Longueur de la coque de capion à capion*

Selon les proportions retenues au paragraphe III-2.1₄A, les dimensions des différents « services » aménagés sur la couverte mesurent logiquement la moitié de celles d'une galère ordinaire (144 pi. / 2 = 72 pi.) puisque la palamente de la réale de Versailles est de moitié inférieure à celle des galères ordinaires. C'est

¹⁴⁶ A ce stade de l'étude, l'éventualité selon laquelle deux matelas auraient été commandés pour être conservés en réserve, réduisant ainsi la palamente à douze rames, ne peut être totalement écartée. Elle reste, cependant, peu plausible car la vogue aurait été alors composée de (12 rameurs x 2 x 2) quarante huit rameurs, et, en 1689 par exemple, cinq hommes affectés à son service se seraient alors trouvés inemployés. Un ou deux respits est envisageable, cinq respits pour un navire de cette taille constituent un sur-effectif improbable même s'ils pouvaient servir sur d'autres bateaux. Dans ce dernier cas, aucun motif n'aurait justifié que l'intégralité de la solde des soldats soit tirée d'un compte dédié à la réale de Versailles, ni que l'on fasse venir de Marseille des bonnevoglies en surnombre, des mariniers de rame « ordinaires » étant disponibles à proximité du Grand Canal pour répondre à un besoin ponctuel, comme le montrent d'autres relevés de rémunérations qui leur sont versées.

pourquoi les résultats des calculs ci-après sont arrondis de quelques millimètres pour respecter cette constatation :

♦ <i>La profondeur de la poupe</i> (profondeur généralement supérieure à celle du carrosse c.f. paragraphe II-1.2 ₁ B), entre le capion de poupe et le joug de poupe : environ 14,50% de la longueur de la vogue,	}	soit 2,3596 mètres arrondi à 2,36 mètres
♦ <i>L'espale</i> au devant de la poupe et avant le premier banc ouvrant l'espace de vogue : environ 5,99% de la longueur de la vogue,	}	soit 0,9748 mètre arrondi à 0,98 mètre
♦ <i>La conille</i> entre le dernier banc vers la proue et le joug de proue : environ 10,23% de la longueur de la vogue,	}	soit 1,6648 mètre arrondi à 1,67 mètre
♦ <i>Le tambouret</i> , depuis le joug de proue jusqu'au capion de proue : environ 12,96% de la longueur de la vogue,	}	soit 2,1090 mètres arrondi à 2,11 mètres
Total		23,39 mètres soit 72 pieds

❑ *Longueur hors tout (d'escaume à escaume)*

Les longueurs des éléments prolongeant la coque à la poupe et à la proue étaient les suivantes (c.f. paragraphe III-2.1₄b) :

♦ Saillie arrière pour la flèche et les ornements de poupe (dont la timonière)	}	7 pi. 6 po.	soit	2,44 mètres
♦ Longueur de l'éperon		18 pi.	soit	5,85 mètres

En appliquant aux longueurs des éléments extérieurs de la coque le même coefficient de réduction de 50% que ci-dessus, les mesures correspondantes de la réale de Versailles étaient les suivantes :

♦ <i>Longueur de la saillie sur l'arrière</i> au-delà du capion de poupe jusqu'aux ornements de poupe (7 pi. 6 po. x 0,50)	}	1,22 mètre
♦ <i>Longueur de l'éperon</i> au-delà du capion de proue (18 pi. x 0,50)	}	2,92 mètres

La longueur hors tout de la réale, dans cette hypothèse, atteignait ainsi :

Longueur de la coque	23,39 mètres
----------------------	--------------

Longueur de la saillie sur l'arrière pour la flèche et les ornements de poupe (dont la timonière)	1,22 mètre
Longueur de l'éperon	2,92 mètres
Longueur hors tout	27,53 mètres

2.2₂ LARGEUR DU NAVIRE, ET SES CONSEQUENCES SUR L'ÉVALUATION DU NOMBRE DE RAMES

L'application des trois modes d'évaluation de la largeur hors tout de la réale de Versailles permettra de vérifier les corrélations entre celles-ci, puis de calculer la largeur de la coque du navire.

A) LARGEUR HORS TOUT OU LARGEUR DU TALAR D'ESCAUME A ESCAUME

□ *Evaluation par le nombre de bancs*

La vogue de la réale de Versailles comprenant treize bancs (c.f. III-2.2_{1A}), et à raison de 1 pied de largeur hors tout par banc, la largeur hors tout du navire atteignait, selon ce premier mode, 13 pieds, soit 4,22 mètres.

La largeur hors tout d'une galère ordinaire étant de 26 pieds 1 pouce 6 lignes ou 8,49 mètres (c.f. III-2.1_{5A}), la cote calculée ci-dessus représente (4,22 m. / 8,49 m.) 49,71% de cette largeur, c'est-à-dire 50% à 2 centimètres près. Ce coefficient de réduction correspond à celui qui a été constaté au paragraphe III-2.2_{1B} pour l'évaluation de la longueur de la réale de Versailles.

□ *Evaluation par la longueur de la vogue*

La longueur de la vogue de la réale de Versailles obtenue par la méthode des proportions représente 16,27 mètres (c.f. paragraphe III-2.2_{1B}).

Sur cette base sa largeur hors tout, calculée selon ce second mode, peut être estimée à :

$$16,27 \text{ m.} \times 0,25 = 4,07 \text{ mètres}$$

qui représentent 47,94% de la largeur hors tout d'une galère ordinaire (8,49 mètres ; c.f. paragraphe III-2.1_{5A}). Cette cote s'approche de la moitié de cette dernière, à 17 centimètres près.

□ *Evaluation par la longueur des rames, la méthode officielle*

Le troisième mode d'évaluation de la largeur hors tout d'une galère appliquait la règle imposée par le Conseil de Construction de 1691, reprise dans le *Manuel de construction des galères – 1691*¹⁴⁷ (c.f. paragraphe III-2.1_{5A}).

¹⁴⁷ Fennis Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 147 et 148.

Le 6 juillet 1685, Louvois écrivait à Jean-Louis Girardin de Vauvray, intendant de la Marine à Toulon : « Nous avons besoin pour une demye-galère que l'on fait dans le canal de Versailles de cinquante rames de 24 piedz de longueur [7,80 mètres, précisément 7,7952 mètres] et de 5 pouces et demy de diamètre à leur forte [0,15 mètre] »¹⁴⁸.

Elles devaient être « façonnées et peintes ». Cependant, une autre lettre de Louvois, datée du 20 janvier 1686, adressée au même intendant de la Marine de Toulon, lui signifiait que : « Les rames que l'on a envoyé pour la galère de Versailles se sont trouvé de bois de fort mauvaise qualité et quasy toutes de rebut. Je vous prie d'en faire choisir quatre douzaines de la grosseur et mesure portée au mémoire cy-joint et de les envoyer par le premier vaisseau qui partira pour Le Havre [...] Je vous recommande seulement de charger quelqu'un de les choisir toutes de brin d'élite, quand mesme elles debvroient couster quelque chose davantage »¹⁴⁹.

Il compléta cette instruction par un autre courrier daté du 18 février 1686 envoyé à Michel Bégon, intendant des galères à Marseille : « J'ay reçu la lettre que vous avès pris la peine de m'escire le 8^e de ce mois, par laquelle je vois que suivant ce que je vous aye mandé par ma lettre du 20^e du mois passé vous avez fait chercher les rames que je vous avois demandées conformément au mémoire que je vous ay envoyé¹⁵⁰. Comme le comite qui est arrivé icy m'a remis celui cy-joint sur les dites rames, je vous prie de vous conformer à ce que porte ce mémoire et de m'envoyer en mesme temps les poulies qui y sont mentionnées [...] »¹⁵¹.

Les mémoires mentionnés ayant été perdus¹⁵², la lecture de cette correspondance soulève quelques questions :

- ♦ Le 6 juillet 1685, Louvois commande cinquante rames¹⁵³ qui, à leur réception à Versailles en janvier 1686, sont considérées comme juste bonnes à être condamnées au rebut. Malgré tout, ces cinquante rames – et non les quatre douzaines commandées en janvier 1686 – sont payées le 28 avril 1686. Était-il d'usage de régler des livraisons non conformes à la qualité exigée ?

¹⁴⁸ Service Historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 747, fol. 62.

¹⁴⁹ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 761, folio 430.

¹⁵⁰ Vraisemblablement le même mémoire que celui envoyé à l'intendant de la Marine de Toulon, sur le même sujet, à la même date.

¹⁵¹ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 762, folio 467.

¹⁵² Recherches effectuées sans succès au Service historique de la Défense par MM. Thierry Sarmant et Raphaël Masson dans le cadre de leur étude sur la correspondance de Louvois, et par l'auteur.

¹⁵³ Probablement vingt six à mettre en œuvre et vingt-quatre de réserve, ces équipements ayant une durée de vie réduite du fait de l'humidité et des chocs, en particulier avec les berges du Canal. Il fallait, de surcroît, que la palamente présente toujours un état de surface impeccable. Pour une campagne à la mer, une galère ordinaire emportait douze rames de réserve (DASSIE F., *L'architecture navale*, op. cité, p. 163).

- ♦ Les nouvelles rames sont donc commandées par courrier du 20 janvier 1686 conformément à un mémoire joint, requête qui semble avoir été confirmée par un autre mémoire accompagnant la lettre du 18 février suivant. Il est vraisemblable que cette seconde commande ait été livrée fin juin ou début juillet 1686¹⁵⁴, pourtant le *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720* tenu par le marquis de Dangeau¹⁵⁵ établit que le vendredi 25 janvier 1686 « Le roi [...] alla s'embarquer sur le canal, il monta la galère qu'il a fait bâtir ici et dont il fut très content. Il nous fit embarquer avec lui cinq ou six de ceux qui avaient l'honneur de le suivre », de même que le Dauphin « s'embarqua dans la galère » le vendredi 22 février suivant. Si toutes les rames étaient au rebut, comment naviguait la galère sur le Canal, en considérant qu'il est peu probable que le Roi, le Dauphin et leurs suites « embarquent » sur un navire immobile ?

Il semble que le mémoire accompagnant la lettre du 18 février ait été établi, ou du moins validé, par le comite qui y est mentionné. Or, contrairement aux poulies dont il est aussi question, rien dans les compétences d'un comite ne lui donnait une quelconque autorité sur la conception ou la fabrication des rames qui sont du ressort du maître constructeur et du rémolat. En revanche, responsable de l'efficacité de la vogue, il pouvait certainement avoir acquis l'expérience de la conservation, de l'entretien et du transport des rames. Et même, probablement, a-t-il acquis la capacité d'apprécier la qualité et l'état des bois. La malfaçon incriminée par la lettre du 20 janvier 1686 concerne effectivement l'état défectueux du bois utilisé, non la conception des rames et notamment pas leurs mesures. Il est possible que les premières rames, peut-être consolidées à Versailles, aient pu faire illusion pour quelques petites croisières sur le Grand Canal, et qu'elles aient été employées jusqu'à la réception de la seconde commande, justifiant ainsi leur paiement au moins partiel.

Quoiqu'il en soit – et cette constatation est essentielle ici – lorsque les rames commandées en juillet 1685 arrivèrent à Versailles en janvier 1686, la réale était déjà construite et avait même été lancée sur l'eau du Canal le 20 novembre précédent. C'est donc bien les cotes prescrites dans le courrier de Louvois du 6 juillet 1685 pour la fabrication de cinquante rames pour la réale du Grand Canal – et non d'autres mesures éventuellement prescrites par les courriers ultérieurs des 20 janvier et 18 février 1686 –, qui ont participé de façon capitale à la conception de l'architecture générale de ce navire.

Il convient, par ailleurs, de remarquer qu'il s'agit bien d'une commande de rames « façonnées », pour employer le vocabulaire de l'époque, c'est-à-dire

¹⁵⁴ Lettres de Louvois à Louis Ruzé, contrôleur des Bâtiments du roi à Marly, du 27 juin 1686 (Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 765 bis, folio 482), et à Antoine Vanderhulst, banquier et négociant à Rouen, de la même date (Service historique de la Défense, Terre, A¹ 765 bis, folio 483).

¹⁵⁵ DANGEAU (de) Philippe de Courcillon marquis de, *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, tome 1, op. cité, p. 285 et 299.

d'un produit fini, et non de l'achat de bois plus ou moins préparé, d'une matière première ou d'un produit semi-ouvré, pour élaborer un équipement : Louvois en donne la longueur définitive ainsi que le diamètre précis à obtenir après fabrication.

Ces données permettent d'écrire l'équation suivante (figure III-2.2/02) :

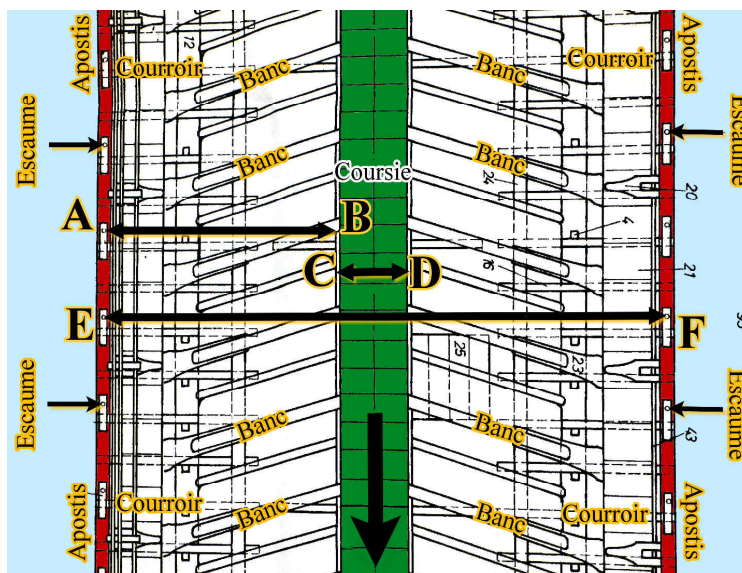


Figure III-2.2/02 – Evaluation de la largeur de la réale de Versailles en fonction de la longueur de sa rame

(rappel) AB = longueur du segment interne de la rame (genou ou fiol) ; EF = longueur segment externe de la rame (pale + tiers) ;
CD = largeur de la coursie (la proue du navire ; la proue se trouve vers le bas de la page)
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

$AB + EF = 7,80$ mètres d'escaume à escaume

Or, $EF = 2AB + CD$

CD, la largeur de la coursie « de dehors en dehors » d'une galère ordinaire a été définie ci-dessus (c.f. paragraphe III-2.1_{5A}). Le gabarit des hommes restant invariable quelle que soit la taille du navire, on peut estimer que les dimensions des couloirs de circulation à bord – coursie et courroirs (ces derniers larges de 2 pieds 3 pouces, soit 0,73 mètre¹⁵⁶) – restaient en principe invariables.

Donc, $EF = 2AB + 0,93$ m.

D'où, $AB + (2AB + 0,93 \text{ m.}) = 7,80 \text{ m.}$

$3AB = 7,80 \text{ m.} - 0,93 \text{ m.}$

$AB = 2,29$ mètres

Ainsi, selon ces calculs, les dimensions des segments composant les rames de la réale de Versailles étaient les suivantes :

Longueur de la partie interne de la rame (ou fiol ou genou) 2,29 mètres

¹⁵⁶ Ibidem, p. 95 et 100, et FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 105.

Longueur de la partie externe de la rame (pale et tiers)
 $(2 \times 2,29 \text{ m.}) + 0,93 \text{ m.} =$ 5,51 mètres
Pour une longueur totale de 7,80 mètres

Selon ce troisième mode d'évaluation, la largeur hors tout de la réale de Versailles était de 5,51 mètres (16 pieds 11 pouces 7 lignes).

Ce mode d'évaluation était prescrit par les autorités navales de l'époque, et appliqué alors pour les galères de la flotte. De plus, il est fondé sur la dimension de l'authentique rame de la réale de Versailles, seul élément réel, connu parmi ceux qu'utilisent les calculs des trois procédés d'estimation de cette cote. Il sera donc nécessairement retenu dans la suite de l'étude.

Toutes les cotes structurelles des galères évoluant de façon homothétique, selon la méthode des proportions, le coefficient de modification qui s'appliquait à la longueur commandait également la largeur et à la longueur de la rame. Or, il apparaît ici que le rapport entre la longueur de la rame de la réale de Versailles (7,80 mètres) et celle d'une galère ordinaire (12,25 mètres) définit un coefficient de réduction de $(7,7952 \text{ m.} / 12,2544 \text{ m.})$ 0,6361 divergeant sensiblement de celui de 0,50 rencontré jusqu'ici.

Ce second coefficient de réduction sous-entend une logique de conception autre que celle basée sur treize rames. Il illustre donc une seconde logique de conception des cotes générales de la réale de Versailles.

Dans cette seconde logique, la longueur de la rame de la réale de Versailles est approximativement identique à celle d'une galère armée à dix sept rames :

- ♦ Largeur hors tout de la réale de Versailles
(segment externe de la rame) 5,51 mètres
- ♦ Application du principe 1 pied = 1 banc ou rame
 $(5,51 \text{ m.} / 0,3248 = 16 \text{ pi. } 11 \text{ po. } 7 \text{ li. ou } 16,96 \text{ pi.})$ 16,96 rames
- ♦ Ou rapport de largeur réale de Versailles / galère
ordinaire $(5,51 \text{ m.} / 8,49 \text{ m.}) \times 26 \text{ rames}$ 16,87 rames

C'est pourquoi cette seconde logique de conception sera désignée ici comme étant celle basée sur \approx (environ) dix sept rames ou bancs par bande (libellée plus simplement comme « logique de conception à dix sept rames »).

Dans cette seconde logique, les proportions d'évaluation des espaces aménagés sur la couverte – les « zones de service » –, mentionnées au paragraphe III-2.1.4A, donnent alors le détail approximatif suivant de la longueur de la coque :

Longueur de la vogue (17 bancs \times 1,2518 m.) 21,28 mètres

Longueur de la poupe	(21,28 m. x 0,1450)	3,09 mètres
Longueur de l'espale	(21,28 m. x 0,0599)	1,27 mètre
Longueur de la conille	(21,28 m. x 0,1023)	2,18 mètres
Longueur du tambouret	(21,28 m. x 0,1296)	2,76 mètres
Longueur totale de la coque d'une galère à \approx dix sept bancs		30,58 mètres

D'où, en appliquant le coefficient de 0,6361 établi ci-dessus, une longueur hors tout de (c.f. paragraphe III-2.1₄B) :

Longueur de la saillie arrière pour la flèche et les ornements de la poupe (dont la timonière)	}	(2,44 m. x 0,6361)	1,55 mètre
Longueur de l'éperon		(5,85 m. x 0,6361)	3,72 mètres
Longueur hors tout à \approx dix sept bancs			35,85 mètres

B) LARGEUR DE LA COQUE AUX MADIERS JUMEAUX

Le paragraphe III-2.1₅B précise le ratio à appliquer sur la longueur de la coque pour obtenir sa largeur : $1/8^{\text{ème}}$.

Il en ressort les dimensions suivantes potentielles pour la largeur de la coque de la réale de Versailles (c.f. paragraphe III-2.2₁B) :

Pour une galère armée à treize rames	(23,39 m. / 8)	2,92 mètres
Pour une galère armée à \approx dix sept rames	(30,58 m. / 8)	3,82 mètres

2.2₃ HAUTEURS DE LA COQUE, ET DU POINT D'APPUI DE LA RAME DE LA RÉALE DE VERSAILLES A SON CREUX

A) HAUTEURS DE LA COQUE

Le paragraphe III-2.1₆A précise, conformément au *Manuel de construction des galères-1691*, le coefficient à appliquer sur la largeur de la coque pour obtenir sa hauteur : $1/3$ de sa largeur, soit :

Pour une galère armée à treize rames	(2,92 m. / 3)	0,97 mètres
Pour une galère armée à \approx dix sept rames	(3,82 m. / 3)	1,27 mètre

B) ELEVATION DE LA RAME SUR LA LIGNE D'EAU SELON L'ANGLE STANDARD

Conformément à la méthode recommandée par Barras de La Penne¹⁵⁷ (c.f. paragraphe III-2.1₆B) et aux dimensions de la rame de la réale de Versailles (c.f. paragraphe III-2.2₂A), la disposition de sa rame peut être figurée de la façon

¹⁵⁷ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V La description des galères*, 2, op. cité, p. 62 et 63.

suivante (figures III-2.2/03 et III-2.2/04) :

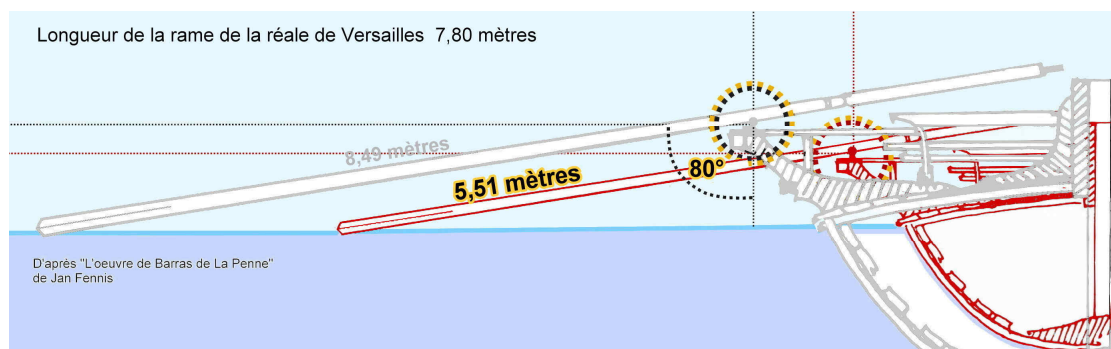


Figure III-2.2/03 – Réduction proportionnelle de l'élévation de la rame entre une galère ordinaire et la réale de Versailles

(Schéma de René Burlet ; adaptation Patrice Grimald)

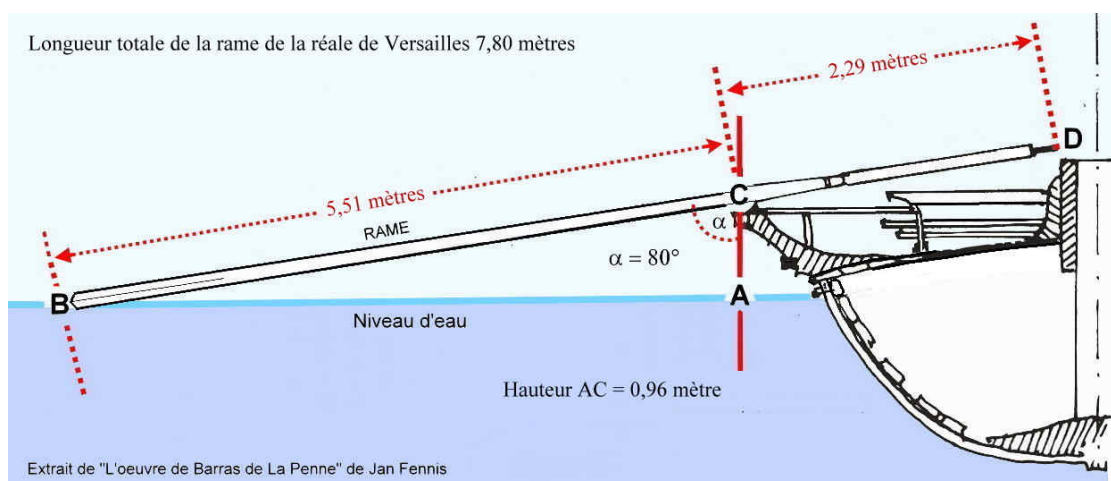


Figure III-2.2/04 – Détail de l'élévation de la rame de la réale de Versailles

(Schéma de René Burlet ; adaptation Patrice Grimald)

En considérant (figure III-2.2/04) que le segment externe BC de la rame mesurait 5,51 mètres, et que l'angle α est égal à $\approx 80^\circ$, la hauteur AC du point d'appui de la rame (en C) de la réale de Versailles au-dessus de la ligne d'eau (élévation de la rame) atteignait :

$$\begin{aligned}\cos \alpha &= AC / BC \\ 0,1736 &= AC / 5,51 \text{ m.} \\ AC &= 0,96 \text{ mètre}\end{aligned}$$

Cette mesure est égale, à 2 centimètres près, à la mesure correspondante d'une galère ordinaire (1,47 mètre) diminuée du coefficient de réduction établi au paragraphe III-2.2A, définissant la longueur de la rame de la réale de Versailles par rapport à celle d'une galère ordinaire ($1,47 \text{ m.} \times 0,6361 = 0,94 \text{ mètre}$).

2.2₄ UNE METHODE QUI NE PERMET PAS DE CONCLURE

Les enseignements tirés de ce paragraphe III-2.2 établissent, en résumé, que la

méthode des proportions appliquée sur les quelques informations connues relatives aux principales dimensions conditionnant l'architecture générale de la réale de Versailles ouvre le champ à deux logiques de conception, à treize ou à dix sept rames, à la fois complémentaires et concurrentes.

Il importe à présent d'étoffer ces hypothèses avec des données indirectes afin de parvenir à les départager.

III- SECONDE ANALYSE, LES DEUX HYPOTHESES DE CONCEPTION GENERALE ETUDIEES D'APRES DES DONNEES INDIRECTES ISSUES DES ARCHIVES

Certains documents d'archives, dont les informations n'ont pas de rapport direct avec les mesures définissant l'architecture de la coque de la réale de Versailles, proposent cependant des voies d'approche qui peuvent s'avérer pertinentes et fructueuses pour arbitrer entre les deux logiques de conception contradictoires identifiées ci-dessus. C'est particulièrement le cas de l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, tandis qu'un mémoire relatif à des mesures de la mâture d'« une galère » semble, en revanche, trop incertain pour concourir de façon rationnelle à la recherche menée ici. Il est analysé d'abord ci-dessous.

3.1 LA MATURE

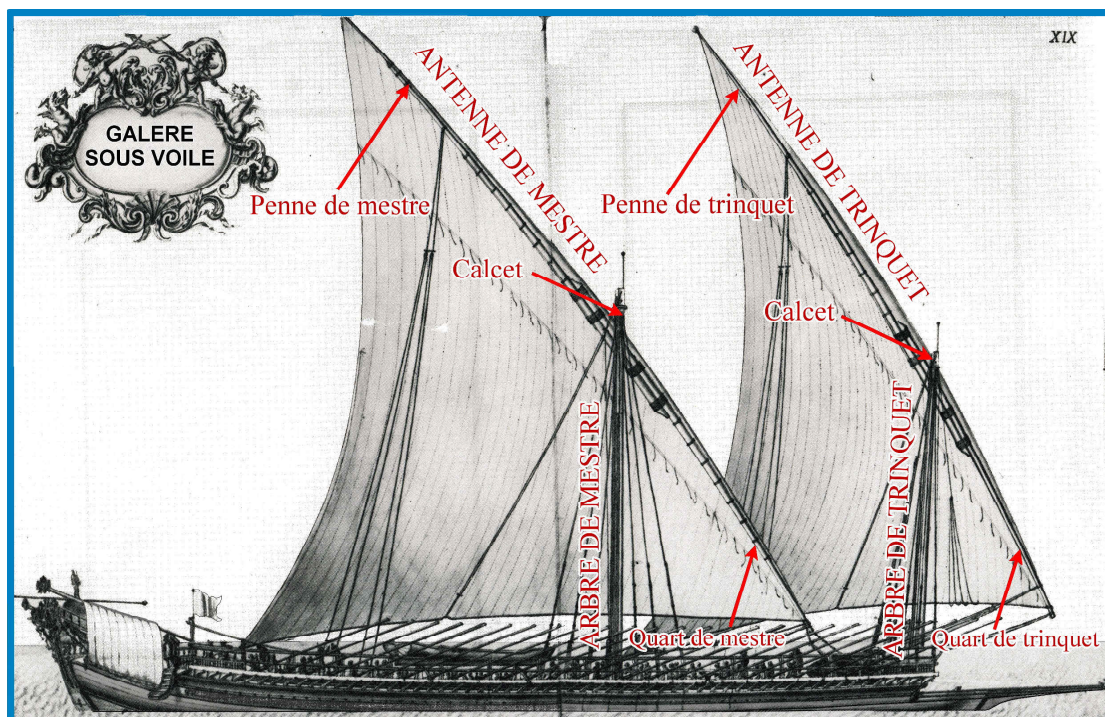


Figure III-3.1/01 – Mâture d'une galère vers 1680
(Musée de la Marine, Paris, PH 151127 ; adaptation Patrice Grimald)

Une galère de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle portait deux mâts, l'« arbre de mestre » placé aux trois cinquièmes de la longueur de la coque de la galère à partir du capion de poupe, et l'« arbre de trinquet » implanté plus en l'avant, au niveau de la conille (figure III-3.1/01). Chacun d'entre eux portait une « antenne » – antenne de mestre et antenne de trinquet – composée de deux segments qui se chevauchaient à l'endroit de leur ligature – le plus bas se nommait le « quart », et le plus élevé la « penne ». La hauteur des mâts était augmentée par un « calcet » en bois d'orme rapporté, qui tenait les poulies nécessaires à la manœuvre des cordages commandant les antennes et les vastes voiles latines. Arbres et antennes étaient en bois de sapin, et les calcets en orme ou en noyer.

Les longueurs des différents éléments de la mâture d'une galère ordinaire arrêtées par le Conseil de Construction de 1691¹⁵⁸, étaient les suivantes, en considérant que, selon le « Manuel de construction des galères – 1691 », le calcet mesurait 2 pieds 6 pouces de hauteur, soit 0,81 mètre :

	Avec le calcet	Sans calcet
Arbre de mestre	70 pi. 0 po. 22,74 mètres	21,93 mètres
Penne de mestre	68 pi. 0 po. 22,09 mètres	22,09 mètres
Quart de mestre	60 pi. 0 po. 19,49 mètres	19,49 mètres
Total antenne de mestre	103 pi. 0 po. 33,45 mètres	33,45 mètres
Longueur de l'enginadure ¹⁵⁹	8,13 mètres	8,13 mètres
Arbre de trinquet	52 pi. 6 po. 17,05 mètres	16,24 mètres
Penne de trinquet	74 pi. 0 po. 24,04 mètres	24,04 mètres
Quart de trinquet	50 pi. 0 po. 16,24 mètres	16,24 mètres
Total antenne de trinquet	104 pi. 6 po. 33,94 mètres	33,94 mètres
Longueur de l'enginadure	6,34 mètres	6,34 mètres

Il n'existe qu'un seul document qui, au regard des dimensions qu'il mentionne, pourrait éventuellement se rapporter à la mâture de la réale de Versailles : il est conservé aux Archives nationales parmi les documents de *La Maison du roi sous l'Ancien Régime* dans le carton O¹ 1793. Son en-tête dit *Mémoire pour ce qu'il faut pour la galère*, sans plus de précision quant à l'identité de la galère concernée. Il traite de la longueur des cordages, et, en page 4, présente un *Mémoire du bois qu'il faut pour faire les vergues de la gallere et l'arbre de meistre*.

Il s'agit donc des bois destinés à façonner les pièces citées, et non de pièces

¹⁵⁸ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 159. La mesure donnée par Barras de La Penne est légèrement différentes pour la longueur du quart de mestre : 60 pi. 6 po. (FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, La description des galères*, 2, op. cité, p. 10).

¹⁵⁹ Partie de l'antenne où la penne et le quart se recouvraient pour être liés.

finies. Leurs mesures sont les suivantes :

Arbre de mestre	36 pieds	soit	11,69 mètres
Penne de mestre	39 pieds	soit	12,67 mètres
Quart de mestre	32 pieds	soit	10,39 mètres
Arbre de trinquet	<i>non précisé</i>		<i>non précisé</i>
Penne de trinquet	39 pieds	soit	12,67 mètres
Quart de trinquet	26 pieds	soit	8,44 mètres

La hauteur du mât de trinquet étant ordinairement égale aux trois quarts de celle du mât de mestre, on peut combler la lacune relevée sur ce sujet dans le *Mémoire du bois* :

$$11,69 \text{ m.} \times 3/4 = 8,77 \text{ mètres}$$

Le *Manuel de construction des galères – 1691*, dans son paragraphe *Mesure des bois destinés à la fabrication de la mâture avant de la façonner*, permet de constater, dans le cas d'une galère ordinaire, la différence de longueurs entre le bois destiné à la fabrication d'un mât et le mât prêt à être posé avant la mise en place du calcet :

Galère ordinaire		Galère ordinaire mesures après façonnage				
	mesures avant façonnage	Mât achevé	Hauteur calcet	Mesure nette	Ecart	
					Mesure	Coeff.
Arbre de mestre	24,04 m.	22,74 m.	-0,81 m.	21,93 m.	2,11 m.	0,9122
Arbre de trinquet	18,84 m.	17,05 m.	-0,81 m.	16,24 m.	2,60 m.	0,8620

Les mesures portées dans le *Manuel du bois* comparées à celles des bois destinés à la fabrication de la mâture d'une galère ordinaire, présentent les coefficients de réduction suivants :

Mesures avant façonnage			
	Mesures du <i>Mémoire</i>	Mesures d'une galère ordinaire	Coefficient de réduction
Arbre de mestre	11,69 mètres	24,04 mètres	0,4863
Arbre de trinquet (calculé)	8,77 mètres	18,84 mètres	0,4655

Ces coefficients de réduction tendraient à évoquer des dimensions résultant d'une logique de conception à treize rames (environ 50% des mâts d'une galère ordinaire).

Cependant, ce document présente une fiabilité insuffisante, sur trois points principaux, pour être pris en compte : quelle date, quelle galère, quelle finalité ?

3.1₁ QUELLE DATE ?

Le document ne porte aucune date, ni mention de nature à indiquer le moment de sa rédaction. Il figure dans une chemise – en papier très dégradé – sur laquelle est noté : « 1671-1698 ». On peut donc présumer qu'il a été établi dans le cours de ces vingt sept ans. Mais cela n'est pas certain car le carton qui conserve cette chemise renferme les documents couvrant la période allant de 1671 à 1791, et certains d'entre eux ont été déplacés dans des chemises qui ne correspondent pas à l'année de leur émission. En outre, la chemise renfermant les documents datés de 1699 à 1707 manque.

3.1₂ QUELLE GALERE ?

Il s'agit d'un document manuscrit composé d'une double feuille de 34 cm x 23,5 cm. Sur la première page est portée une liste de cordages nécessaires à l'antenne de mestre, la seconde concerne ceux de l'arbre et de l'antenne de trinquet, la troisième ceux de la tente, et c'est sur la quatrième seulement qu'il est question des mesures de l'arbre de mestre, des antennes de mestre et de trinquet. Le titre général porté en en-tête de la première page dit *Mémoire de ce qu'il faut pour la galère*. Il est difficile de se montrer plus imprécis : de ce qu'il faut pour quoi ? Construction ou réparation ? Et quelle galère ? Celle de Versailles ? Ce n'est pas noté, contrairement à ce qui figure sur les documents la concernant, et, en imaginant même que le document se rapporte au Canal, de laquelle des deux galères qui y ont évolué s'agissait-il, celle de 1681, en admettant qu'elle ait existé ce qui reste incertain, ou celle de 1684 ? On ne sait quasiment rien de la première, notamment pas ses dimensions définitives.

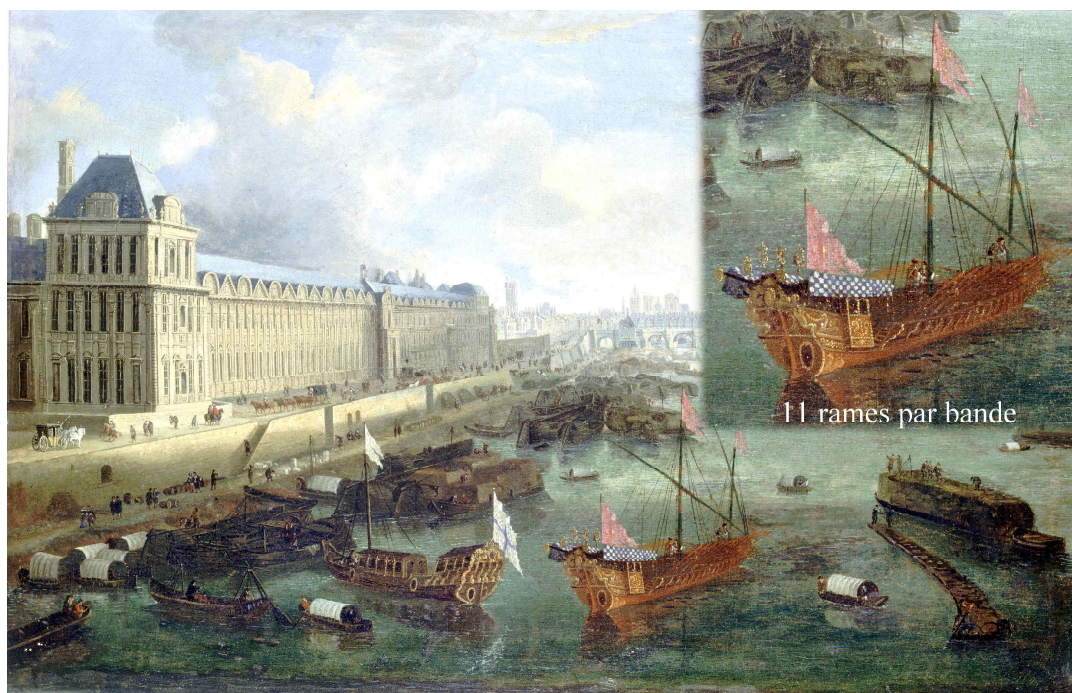


Figure III-3.1/02 – Galère sur la Seine à Paris
(Musée Carnavalet, Paris, P 817)

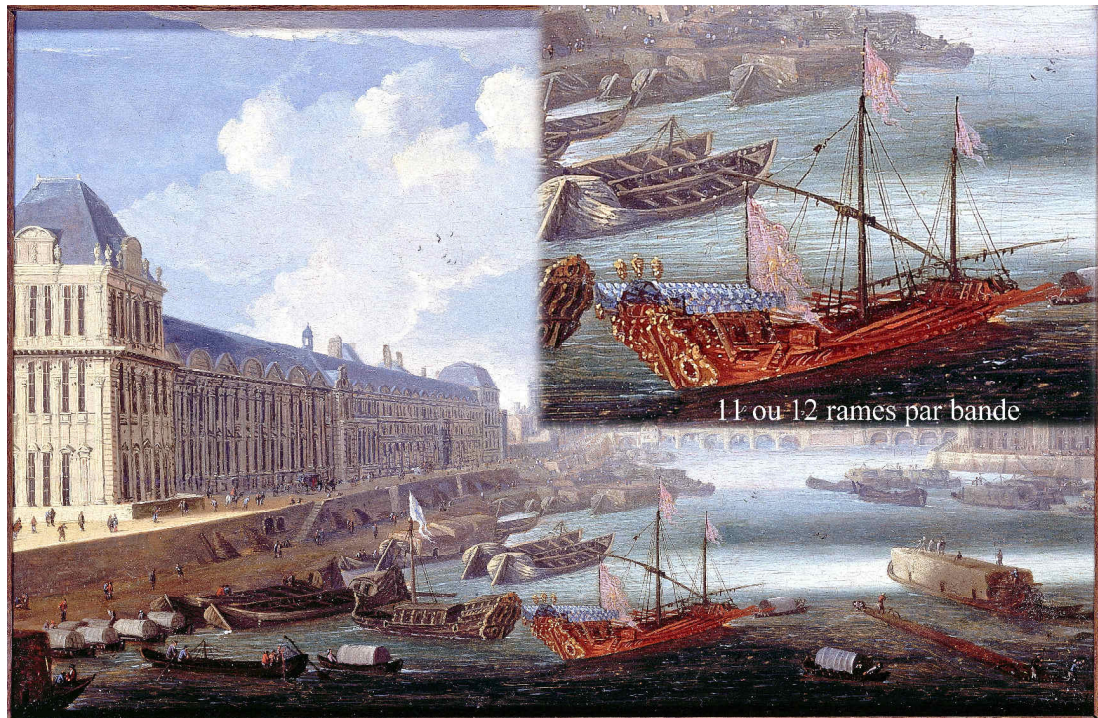


Figure III-3.1/03 – Galère sur la Seine à Paris
(Musée Carnavalet, Paris, P 817)

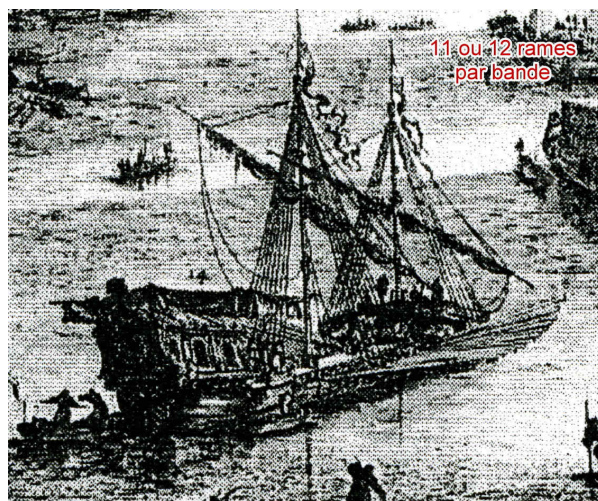


Figure III-3.1/04 – Galère sur la Seine à Paris
(Musée Carnavalet, Paris, P 817)

Autre question : s'agissait-il d'une mâture fabriquée à l'arsenal de Versailles ? Etait-elle destinée au Grand Canal ou à une galère de la Seine, l'ensemble nautique étant placé sous l'autorité du sieur Consolin ?

Outre la petite réale de treize rames par bande peinte par Adam Frans van der Meulen devant le château de Saint-Cloud, d'autres vues, d'un auteur anonyme, conservées au musée Carnavalet (figures III-3.1/02, 03 et 04)¹⁶⁰, montrent des petites galères, de onze ou douze rames par bande, sur la Seine à Paris à la même époque (le collège des Quatre-Nations, le Pont-Neuf, la Cité et la grande galerie du Louvre, vers 1670). Il est vrai que ces illustrations manquent un peu

¹⁶⁰ Musée Carnavalet, 180 cm. de haut sur 334 cm de large, référence P.817.

de netteté et de précision. Peut-être figurent-elles le même navire que celui de Saint-Cloud. Faute d'information fiable, le raisonnement est ici réduit à des conjectures.

3.1₃ QUELLE FINALITE ?

Quelle était la finalité de ce document ? Il ne portait pas sur le paiement de travaux effectivement accomplis, et, dépourvu de tout chiffre, il ne constituait pas même un devis. Tout au plus était-il un projet. Etabli par qui et pour qui ? Aucun nom, aucune signature, aucune mention ne permet d'avancer en ce sens. Ce projet, a-t-il seulement été réalisé ? Les approvisionnements demandés sur ce document n'apparaissent sur aucun des différents *Mémoire des réparations qui ont été faites aux vaisseaux, galère et chaloupes qui sont sur le canal de Versailles* conservés en archives entre 1671 et 1791. Trop incertain.

3.2 L'INVENTAIRE GENERAL DU MOBILIER DE LA COURONNE DE 1686

L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686)¹⁶¹ fournit d'utiles précisions sur les pièces d'étoffe revêtant différentes parties de la réale de Versailles. Leurs dimensions permettent une approche rationnelle des surfaces qu'elles couvraient. Ce sont des éléments historiques, concrets, qui peuvent inciter à réexaminer certaines des cotes calculées avec les standards de la méthode des proportions, et aussi – surtout – arbitrer entre les deux logiques de conception initiales : treize ou dix sept rames par bande, c'est-à-dire 0,50 ou 0,6361 de coefficient de réduction par rapport aux galères ordinaires ?

3.2₁ LES MESURES DU MOBILIER

A) LA TENTE

« La tente pour couvrir le corps de ladite gallère, ayant trente six lez de damas [17,54 mètres en longueur en mesure de Paris] sur 32 pieds [10,39 mètres], avec sa festière d'un lez de damas par le milieu ».

Cette tente couvrait la galère depuis la grande tenaille de poupe jusqu'à la rambade. Elle couvrait donc l'espale et la vogue (figure III-3.2/01), généralement lorsque la galère se trouvait au mouillage ou dans un port.

Les galères ordinaires étaient habituellement équipées de trois tentes : une première dite d'« herbage », faite d'une étoffe de laine grossière, de couleur « de bure », brune ou grise, était installée durant l'hiver, au-dessus de la seconde ou de la troisième, pour protéger l'espace ainsi couvert de la pluie, du vent – surtout du vent du nord-ouest –, du froid et des « autres injures de l'air ». Elle était généralement mise en service entre le 1^{er} novembre et le 1^{er} avril ou le

¹⁶¹ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, op. cité, tome 2, année 1686, p. 357 à 359.

1^{er} mai. Durant la période annuelle d'activité de la galère, elle était remisee dans l'arsenal.

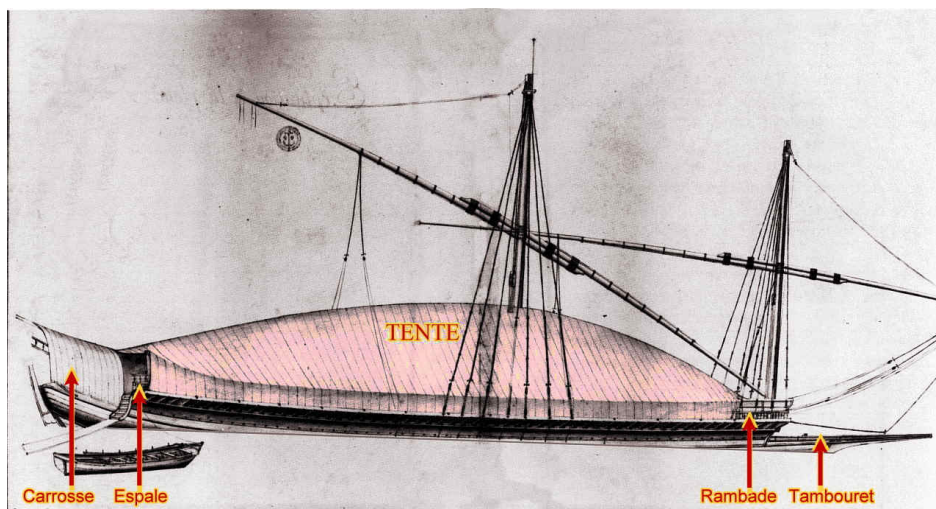


Figure III-3.2/01 – Tente de cotonnne installée au-dessus de l'espale et de la vogue
(Musée de la Marine, Paris ; adaptation Patrice Grimald)



Figure III-3.2/02 – Arrondi du faitage de la tente
(Musée de la Marine, Paris, PH 41677 ; adaptation Patrice Grimald)

La deuxième et la troisième tentes, dite « tentes de cotonnne », étaient constituées d'une toile dont la chaîne, c'est-à-dire les fils disposés dans la longueur du tissu, était en chanvre, et la trame, composée de fils perpendiculaires à la chaîne, était en coton. Mises en service alternativement, elles faisaient écran à l'ardeur du soleil quand le navire se trouvait au port ou à un bon mouillage, ou, en cours de navigation, partiellement déployées, en cas de rayonnement solaire intense dans des calmes. Lors d'escales dans des ports, les deux tentes de cotonnne pouvaient être superposées afin de protéger l'équipage du froid. A bord, l'une était rangée dans la chambre des voiles sous la couverte, l'autre dans le volume interne de la coursie. Sur les galères ordinaires, elles présentaient des bandes bleu et blanc – l'une d'entre elles pouvant cependant garder un aspect blanc uni – et sur les galères extraordinaires des carreaux bleu et blanc. Sur la réale de Versailles, la tente couvrant l'espale et la vogue était en damas rouge, forte étoffe de soie avec des dessins satinés

déclinant la couleur du fond en plusieurs nuances. L'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* précise que « ladite tente et autres » étaient tenus et manœuvrés par « Trois cens cinquante aunes [415,80 mètres) de cordon de soye rouge cramoisy ».

Le faîtage de la tente, sur sa longueur, formait un arc de cercle, un peu plus haut en son centre qu'à ses extrémités (figure III-3.2/02).

La somme des longueurs de l'espale et de la vogue était donc légèrement inférieure à la mesure de la tente prise sur son axe longitudinal. Dans le cas d'une galère ordinaire, la longueur de la tente atteignait 70 lèz¹⁶², ou (avec la mesure du lèz de Marseille où étaient construites les galères de la flotte : 70 lèz x 0,501 m.) 35,07 mètres, pour une longueur de la zone couverte de (32,55 m. + 1,95 m. ; c.f. paragraphe III-2.1₄A) 34,50 mètres, soit un coefficient de réduction de la tente de (34,50 m. / 35,07 m.) 0,9837.

Dans le cas de la réale de Versailles, la longueur de la tente atteignait 36 lèz, ou (avec la mesure du lèz de Paris, ce navire étant construit à Versailles : 36 lèz x 0,4873 m.) 17,54 mètres, pour une longueur de la zone couverte de (16,27 m. + 0,98 m. ; c.f. paragraphe III-2.2₁B) 17,25 mètres dans le cas d'une logique de conception à treize rames – première hypothèse –, et de (21,28 m. + 1,27 m. ; c.f. paragraphe III-2.2₂A) 22,55 mètres dans celui d'une conception à dix sept rames – seconde hypothèse qui ne peut pas correspondre à la réalité étant donné que la tente était obligatoirement plus longue que la zone à couvrir.

Compte-tenu du coefficient de réduction s'appliquant à la longueur de la tente, constaté ci-dessus (0,9837), permettant d'estimer sa projection sur la couverte, c'est-à-dire la somme des longueurs espale + zone de vogue, il est vraisemblable que cette dernière mesurait sur la réale de Versailles (17,54 m. x 0,9837) 17,25 mètres. Ce résultat semble confirmer la validité de l'hypothèse à treize rames.

B) LES BANDEROLES



Figure III-3.2/03 – Banderolles au chiffre de Louis XIV, au-dessus de l'apostis de droite
(Maquette et cliché Patrice Grimald)



Figure III-3.2/04 – Chiffre de Louis XIV

Les banderoles étaient les pavillons de la bande (figure III-3.2/03), ornés de

¹⁶² FENNIS Jan, « *Un manuel de construction des galères – 1691* », op. cité, p. 282 et 284.

molet, c'est-à-dire d'une petite frange, ici probablement confectionnée en fils d'or, et du chiffre¹⁶³ de Louis XIV (figure III-3.2/04), dont chaque haste (ou espar) était tenue par une batayole, c'est-à-dire un montant – un chandelier –, sur lequel s'appuyait aussi le filaret de la bande, garde-corps qui courait tout le long du bord de la zone de vogue. Aucune règle n'imposait aux galères une disposition particulière des banderoles, sauf la régularité esthétique des implantations.

Il convient donc d'examiner les différentes combinaisons probables pour voir si l'une ou l'autre, ou plusieurs d'entre elles, correspond à treize ou à dix sept rames par bande, ou à un nombre de rames approchant (figure III-3.2/05 et tableau 05 bis). Quatre cas semblent envisageables en fonction du nombre de rames disposées entre deux banderoles, eux-mêmes subdivisés selon la règle des intervalles entre les rames. Il apparaît ainsi que l'installation des douze banderoles par bande pouvait être effectuée avec treize rames (cas 3a – c.f. tableau III-3.2/05 bis) ou, cas approchant, douze rames (3b seulement car les cas 1 et 2 entraînent des irrégularités dans la disposition des rames), mais en aucun cas avec dix sept rames.

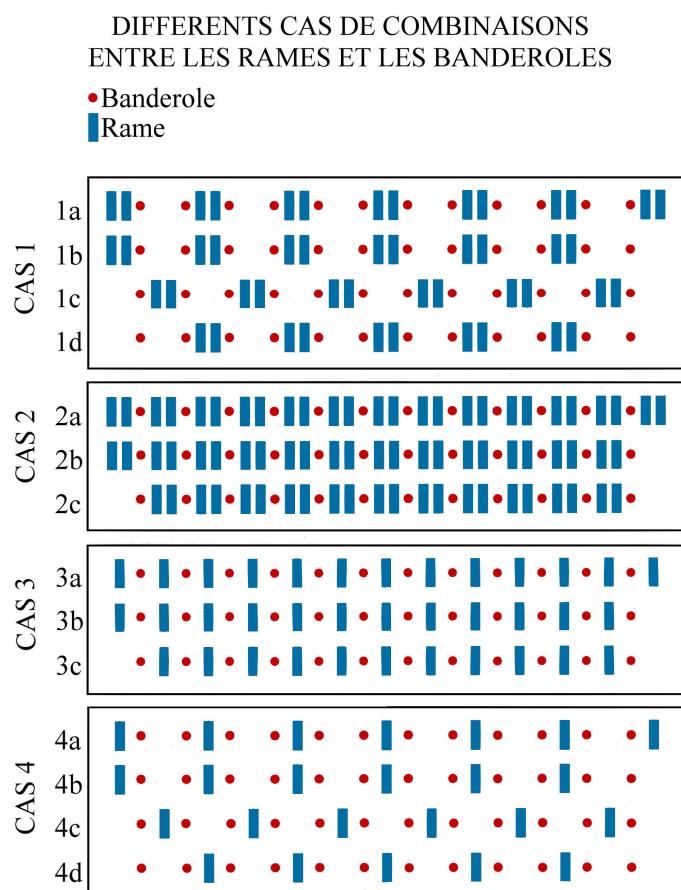


Figure III-3.2/05 – Différentes combinaisons mêlant les rames aux banderoles
(Schéma Patrice Grimald)

¹⁶³ Chiffre : dessin stylisé de l'initiale du prénom – il s'agit alors plutôt d'un monogramme –, ou dessin entrelacé des initiales.

Nombre de rames permettant les différentes combinaisons présentées sur le schéma ci-dessus
(Tableau III-3.2/05 bis)

	a	b	c	d
Cas 1	14	12	12	10
Cas 2	26	24	22	-
Cas 3	13	12	11	-
Cas 4	7	6	6	5

c) LA PAVESADE

La pavesade – ou parfois « pavoisade » – consistait initialement dans des bordages constitués de différentes matières, fixés le long de la galère, destinés à cacher les préparatifs d'un combat et à protéger l'équipage, en particulier la chiourme, dans le cours de celui-ci.

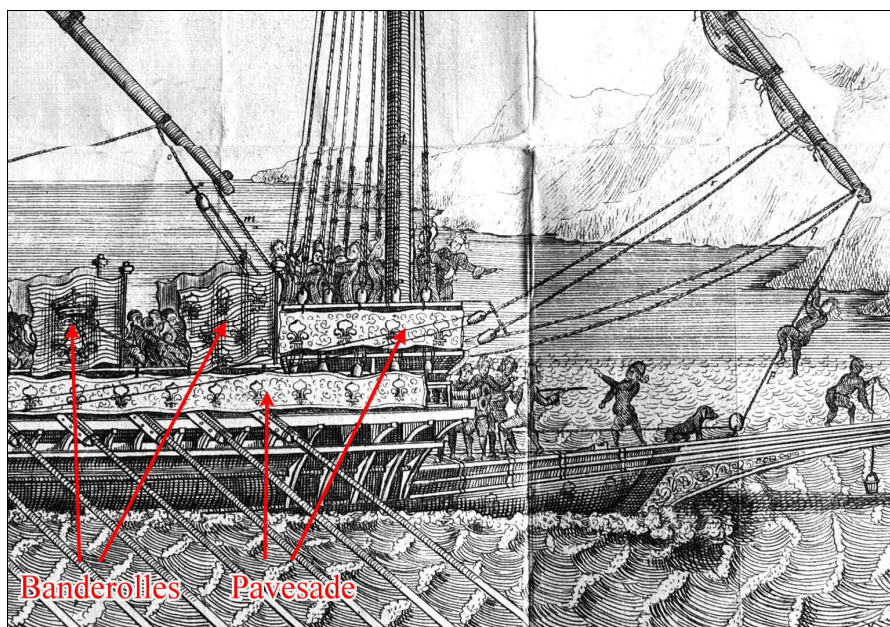


Figure III-3.2/06 – Pavesade, bande et rambade
(« Ouvrages du chevalier Debenat », Service historique de la Marine, Vincennes, MS 408)

La pavesade en tissu, comme celle qui est mentionnée dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686), servait de même à masquer l'intérieur de la galère, mais constituait aussi un ornement installé les jours de fête et à l'occasion de parades. De l'avis général des gens de l'époque, elle apportait beaucoup d'élégance aux galères.

Les pavois étaient les bandes d'étoffe qui composaient une pavesade, mais on disait aussi « les pavesades » ou « la pavesade en trois morceaux ». L'installation habituelle de ces pavois est expliquée par Barras de La Penne¹⁶⁴ : « Le long des filarets et autour des espales [...], ou, de façon générale, « tout le

¹⁶⁴ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – I, Les galères en campagne*, op. cité. p. 65.
Il est dit parfois « les espales », comme « les rambades », quand on considère que l'axe de la coursie sépare en deux parties l'espace concerné.

long des filarets » tenus par des batayoles en bois (figures III-3.2/06 et 07). Le *Manuel de construction de galère – 1691* mentionne, parmi les « Ornaments de la réale, de la patronne et des autres pavillons », « Trois pieces de pavezades pour les côtéz et pour la rambade »¹⁶⁵.

Les longueurs de ces pièces de tissus permettent d'approcher celles des zones au bord desquelles elles étaient déployées.

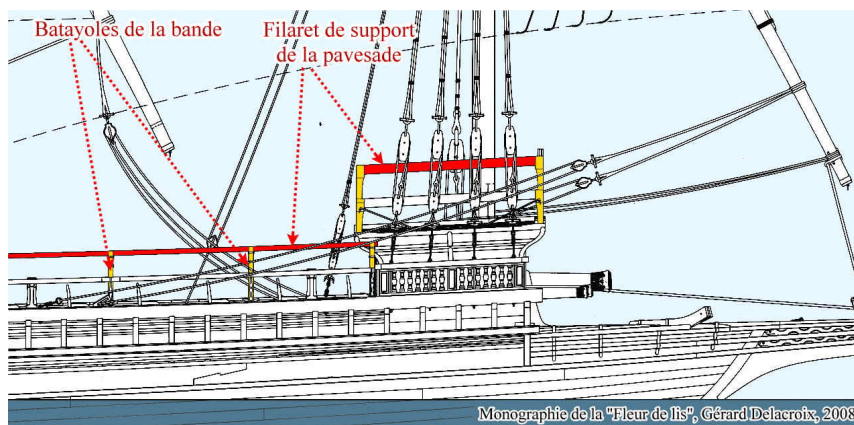


Figure III-3.2/07 – Filarets de support de la pavesade (bande et rambade)
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

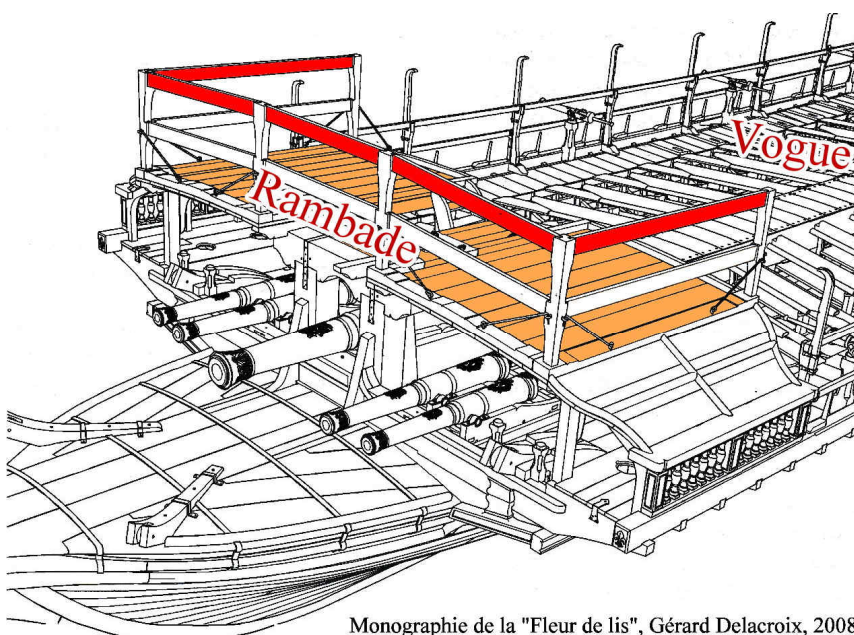


Figure III-3.2/08 – Filarets de support de la pavesade sur trois côtés de la rambade
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Concernant la réale de Versailles, l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* mentionne : « Les pavois [la pavesade] pour le tour de la galère en trois morceaux faisant ensemble 138 pieds de tour [44,82 mètres], sur 22 pouces de hault [0,60 mètre], dudit damas [rouge] brodé de fleurs de lis, chiffres et armes du Roy, avec une grande frange d'or par le bas,

¹⁶⁵ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 293.

mollet autour, et esguillettes¹⁶⁶ or et rouge ».

Sur la réale de Versailles, il y avait donc trois pavois : deux d'entre eux longeaient les deux bords externes de la vogue et de l'espale, et le troisième faisait le tour de trois des côtés de la rambade. Celui tourné vers l'intérieur du navire, faisant face à la vogue, était dépourvu de batayole et de filaret (figure III-3.2/08). La rambade surmontant la conille, la longueur de ces deux espaces était approximativement identique, contrairement à la largeur plus grande de la conille que celle de la rambade.

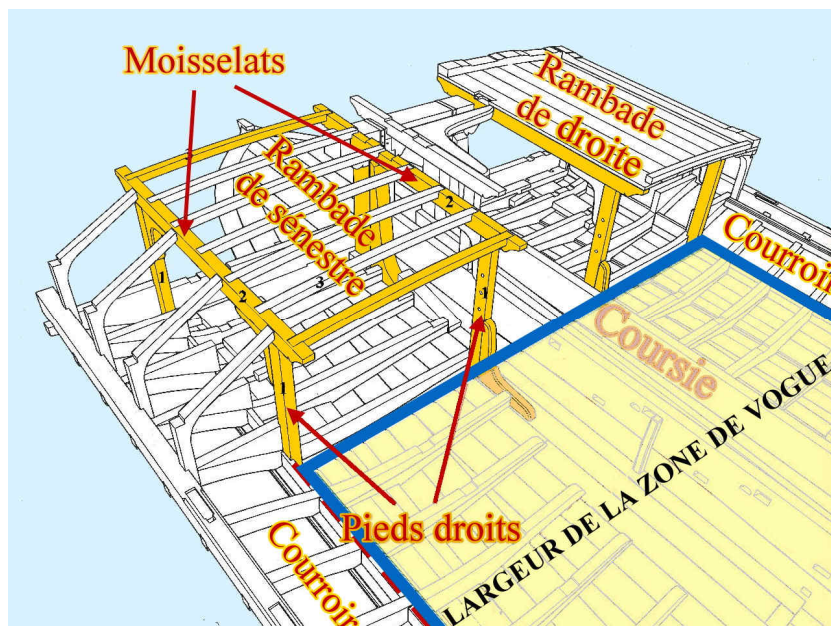


Figure III-3.2/09 – Largeur et construction de la rambade
(Gérard Delacroix, monographie de « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Pour tenter d'évaluer les dimensions des côtés de la réale de Versailles le long desquels étaient déployés les trois morceaux de sa pavesade, deux cas peuvent être comparés en employant les résultats issus de la méthode des proportions, l'un relevant de la logique de conception à treize rames, l'autre à dix sept rames.

Auparavant, il faut noter que la largeur de la rambade équivalait approximativement à celle de la zone de vogue, en y intégrant la coursie, comme le montre la figure III-3.2/09, de sorte que, dans les deux cas, elle était approximativement égale à la largeur d'escaume à escaume du navire (5,51 mètres ; c.f. paragraphe III-2.2₂A) diminuée de la largeur des deux courroirs (2 x 0,73 mètre ; c.f. paragraphe III-2.2₂A), soit :

$$5,51 \text{ m.} - (2 \times 0,73 \text{ m.}) = 4,05 \text{ mètres}$$

La comparaison entre les deux logiques de conception se présente donc

¹⁶⁶ Esguilette ou aiguillette : Petite aiguille tenant les extrémités des rubans, des cordons. Par extension, cordon (ou ruban) ferré par les deux bouts. Ces « esguillettes » servaient à fixer la pavesade à ses supports (les filarets).

ainsi :

	Hypothèse 1 conception à treize rames (c.f. paragraphe III-2.2 ₁ b)	Hypothèse 2 conception à dix sept rames (c.f. paragraphe III-2.2 ₂ a)
Longueur de l'espale	0,98 mètre	1,27 mètre
Longueur de la vogue	16,27 mètres	21,28 mètres
Longueur somme espale+vogue	17,25 mètres	22,55 mètres
Soit, longueur totale morceaux 1 et 2 de la pavesade	17,25 m. x 2 = 34,50 mètres	22,55 m. x 2 = 45,10 mètres
Longueur de la rambade (conille)	1,67 mètre	2,18 mètres
Largeur de la rambade	4,05 mètres	4,05 mètres
Soit, largeur morceau 3 de la pavesade	(2 x 1,67 m.) + 4,05 m. = 7,39 mètres	(2 x 2,18 m.) + 4,05 m. = 8,41 mètres
Longueur totale de la pavesade calculée	41,89 mètres	53,51 mètres
Différence par rapport à la mesure de l' <i>Inventaire</i> (44,82 mètres)	- 2,93 mètres	+ 8,69 mètres

Par rapport aux mesures indiquées dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, la conception à dix sept rames nécessiterait un allongement de la pavesade de plus de 8 mètres, et celle à treize rames une réduction de près de 3 mètres, résultats qui ne peuvent être retenus.

Il va de soi que dans une éventuelle logique de conception à douze rames, l'écart serait encore plus rédhibitoire.

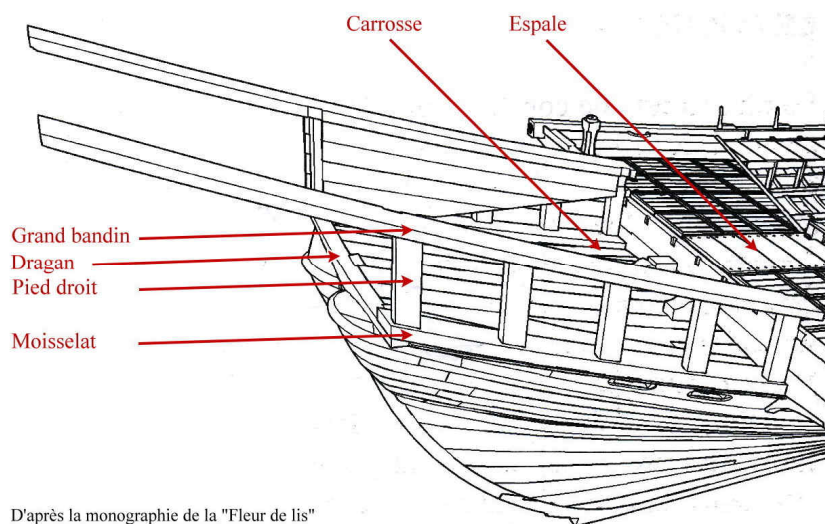
Il convient de noter aussi, dans les deux hypothèses la longueur étonnamment réduite de l'espale pour un navire dédié à la réception de hauts dignitaires.

D) LES CARREAUX

« Le carreau pour la place du Roy, ayant 5 pieds ½ [1,79 mètre], sur 2 pieds 2 pouces [0,70 mètre], avec son soubassement de 18 pouces [0,49 mètre] de hault ; deux longs carreaux de 11 pieds [3,57 mètres] sur 1 pied [0,32 mètre] de profondeur, avec leur soubassement ; deux autres carreaux de 7 pieds [2,27 mètres], avec leur soubassement ; deux autres carreaux de 3 pieds 3 pouces [1,06 mètre], avec leur soubassement ; lesdits carreaux garnis de mollet de couture, double frange aux soubassements, et mollet d'or aux endroits nécessaires ».

Un carreau était un petit matelas rembourré de crin et couvert d'étoffe, posé sur

une assise ou un soubassement.



D'après la monographie de la "Fleur de lis"
de Gérard Delacroix, 2008

Figure III-3.2/10 – Construction de la structure de poupe
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

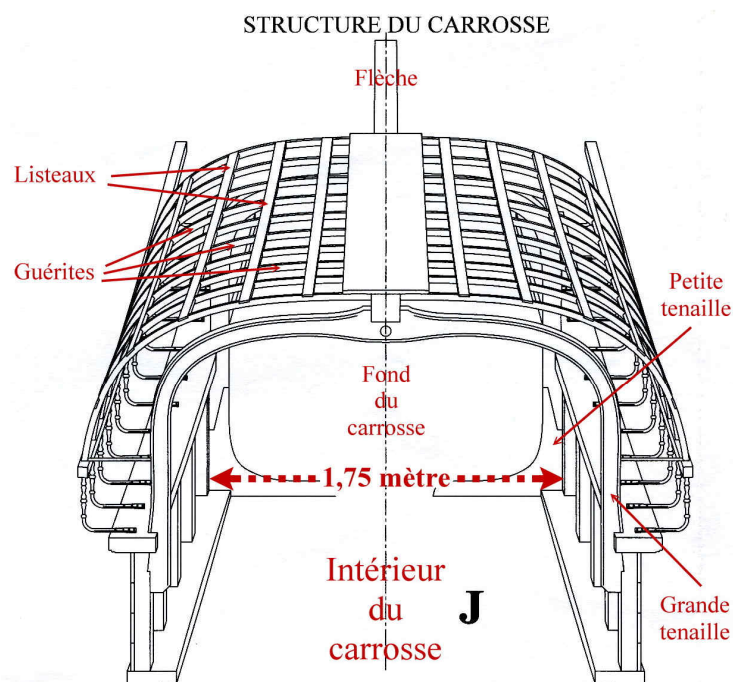
Il est vraisemblable que le carreau du roi était installé au milieu du fond du carrosse matérialisé par le châssis (vitré ?) fixé entre les montants de la petite tenaille. Était-il seul sur cette limite, qui, dans ce cas, mesurait peut-être seulement 1,79 mètre de large, ou était-il encadré par deux banquettes disposées perpendiculairement le long des parois latérales du carrosse, de sorte que, dans ce second cas, la limite arrière de celui-ci mesurait (0,32 mètre + 1,79 mètre + 0,32 mètre) 2,43 mètres de large ? Ni le Conseil de Construction de 1691 ni le *Manuel de construction des galères – 1691* ne fournissent de précision sur les dimensions des éléments internes du carrosse. Barras de La Penne¹⁶⁷ mentionne une « largeur de la poupe vers le dragan¹⁶⁸ prise de dehors en dehors des pieds droits [des bandins] » de 9 pieds 8 pouces, soit 3,14 mètres. Les pieds droits des bandins (figure III-3.2/10) étaient les montants soutenant les grands bandins, pièces de sapin ou de noyer qui constituaient la structure de la poupe et soutenaient les guérites du carrosse. Au niveau du dragan les pieds droits situés de part et d'autre du carrosse en limitaient la largeur du fond (figure III-3.2/11). L'épaisseur des pieds droits des bandins est mentionnée dans « Un manuel de construction des galères – 1691 » : 4 pouces, soit 0,11 mètre¹⁶⁹. Déduction faite des deux bandins, la largeur utile – « de dedans en dedans » – du fond du carrosse d'une galère ordinaire mesure :

$$3,14 \text{ m.} - (2 \times 0,11 \text{ m.}) = 2,92 \text{ mètres}$$

¹⁶⁷ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1*, op. cité, p. 95 et 100.

¹⁶⁸ Pièce de bois placée en croix sur le sommet du capion de poupe, qui détermine la largeur de l'arrière de la galère.

¹⁶⁹ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 91.



D'après la monographie de la "Fleur de lis"
de Gérard Delacroix

Figure III-3.2/11 – Mesure potentielles du fond du carrosse de la réale de Versailles
(Gérard Delacroix, monographie de la « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Si l'on applique à cette cote les deux coefficients de réduction constatés, entre galère ordinaire et réale de Versailles, soit 0,50 ou 0,6361, la largeur disponible pour le carreau du roi (1,79 mètre de long) au fond du carrosse de la réale peut être définie ainsi :

	Conception à treize rames	Conception à dix sept rames
2,92 m. x 0,50	1,46 mètre	
2,92 m. x 0,6361		1,86 mètre

Le résultat répondant, dans la méthode des proportions, à une conception du navire basée sur treize rames ne permet pas l'installation de la banquette du roi. Le second, répondant à une logique de conception à dix sept rames (rames de 7,80 mètres et largeur hors tout du navire de 5,51 mètres), correspond, à 7 centimètres près, à la longueur du carreau du roi (écart de 3,5 centimètres de chaque côté).

En revanche, dans les deux cas, il s'avère impossible de placer les six autres carreaux sur la poupe dont la profondeur mesure 2,36 mètres dans le cas d'une conception à treize rames, 3,09 mètres dans une conception à dix sept rames. Seuls les deux carreaux de 1,06 mètre ou ceux de 2,27 mètres pourraient y être installés, perpendiculairement à celui du roi, le long des parois latérales du carrosse. Il resterait encore à disposer les deux carreaux de 3,57 mètres de long. Quatre de ces banquettes, dont ces deux dernières, devraient nécessairement se trouver établies sur l'espale, l'autre espace de réception dont la longueur ne

mesure, cependant, que 0,98 mètre dans le cas d'une conception à treize rames et 1,27 mètre pour une conception à dix sept rames. Il apparaît d'évidence que ces dimensions ne permettent en rien un pareil aménagement.

Force, donc, est de constater que l'installation de la plupart des carreaux sur l'ensemble des surfaces de la poupe et de l'espale s'avère impossible quelle que soit la logique de conception considérée, à treize (à douze plus encore) ou à dix sept rames.

E) LES TENDELETS ET COUVERTURE DE LA POUPE

Trois paragraphes de l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686) permettent d'approcher les dimensions de la poupe et du carrosse :

- ♦ « Un grand tendelet avec ses quatre pantes tenans ensemble, ayant le tout compris 22 pieds [7,15 mètres] de large, sur 15 pieds [4,87 mètres] de profondeur, tout semé de fleurs de lis d'or et chiffres du Roy en broderie aux pantes, lesquelles sont garnies de crespine d'or à la milanaise, et de molet et frange, avec les cordons en neuf bouts et houppes or et rouge ; ledit tendelet est doublé entièrement de damas rouge neuf ».
- ♦ « Le tendelet de guérite ayant 18 pieds [5,85 mètres] en avant et 13 pieds ½ [4,38 mètres] en arrière, sur 13 pieds ½ [4,38 mètres] de profondeur, dudit damas doublé de taffetas, garny par les deux costez de frange et par le devant et l'arrière de mollet ».
- ♦ « Une couverture de neuf lez [4,39 mètres en longueur] de toile sur 17 pieds [5,52 mètres], pour le tendelet ».

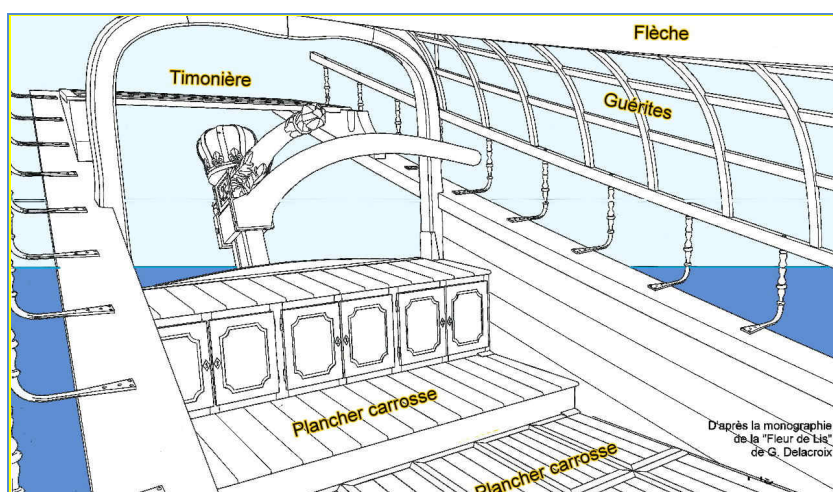


Figure III-3.2/12 – Carrosse d'une galère ordinaire vu de l'intérieur
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Trois principaux tendelets pouvaient être installés au-dessus des guérites

constituant le berceau de la poupe des galères ordinaires¹⁷⁰ :

- ♦ L'un de cordillat, une étoffe de laine à côtes, disposé sur les guérites, dénommé aussi tendelet de guérite,
- ♦ Un autre dit « d'herbage » destiné à protéger la poupe durant l'hiver,
- ♦ Un troisième de sezain, étoffe de drap fin, de couleur rouge, orné de passementeries brillantes. Il était réservé aux cérémonies et aux jours de fête.

Selon les termes de l'*Inventaire*, la poupe de la réale de Versailles disposait des tendelets suivants :

□ *Un tendelet de guérite*

Le tendelet de guérite pouvait être serré sur le berceau au-dessus du carrosse (figure III-3.2/13) pour le protéger des rigueurs du climat et surtout du froid. L'extrémité de ses bords latéraux formait des fourreaux dans lesquels étaient

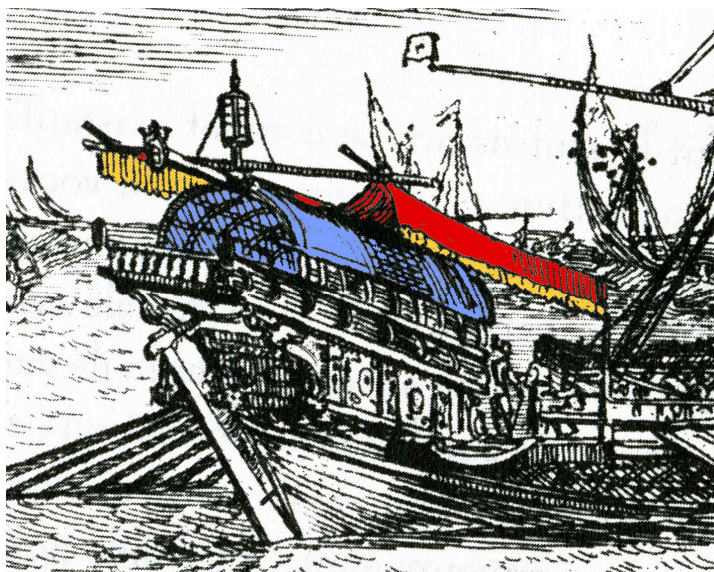


Figure III-3.2/13 – Tendelet de guérite (en bleu) et tendelet de sezain (en rouge)
(Musée de la Marine, Paris, PH 42131-détail ; adaptation Patrice Grimald)

glissées les « hastes ou parteguettes de tendelets » dont l'usage est expliqué dans *Un manuel de construction des galères-1691*¹⁷¹ : « Ce sont des pièces [...] qui servent étant passées dans les fourreaux des tendelets à les lever et à donner par ce moyen de l'air à la poupe. L'on en fait porter une extrémité sur la grande parteguette de la poupe [...], et on amarre l'autre à la grande batayole avec in cordage. Il y en a 4, sçavoir une de chaque côté du tendelet d'herbage, et une de

¹⁷⁰ Un quatrième tendelet est parfois cité dans les textes de l'époque, un tendelet de cotonnine formé de lèz alternativement bleus et blancs (ou rouges et blancs), dénommé pour cette raison tendelet bigarré.

¹⁷¹ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 149.

chaque côté du tendelet de guérite » (figure III-3.2/14). Lorsque le tendelet de guérite était ainsi déployé, la partie avant de ses hastes se trouvait fixée aux

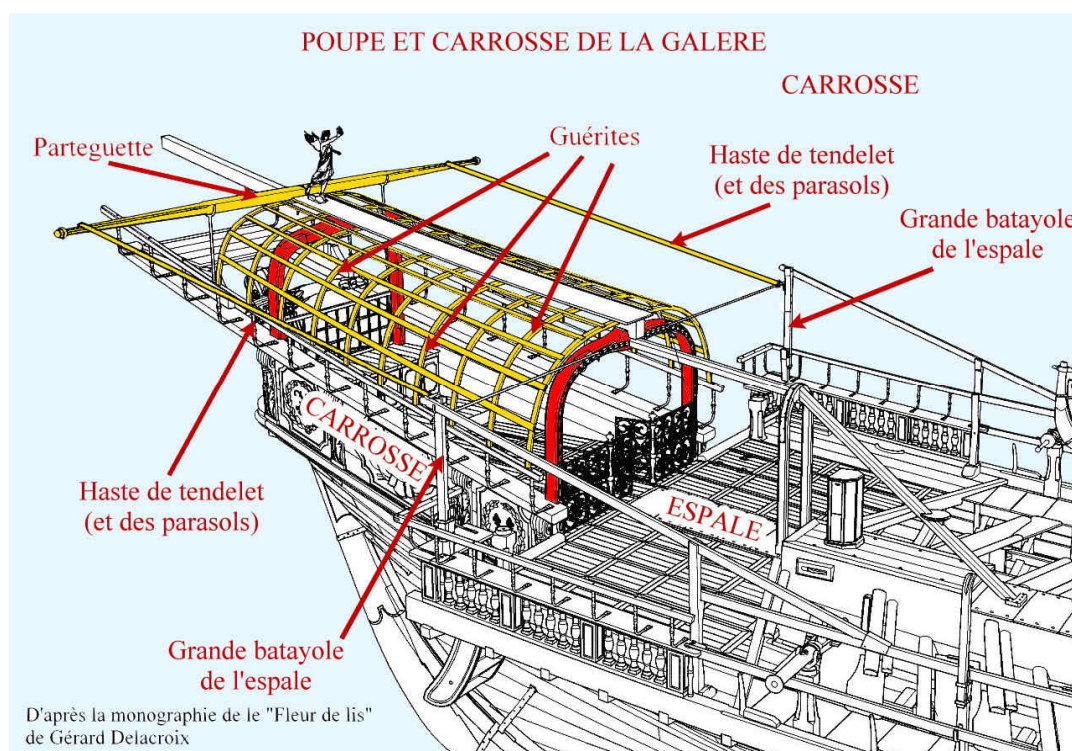


Figure III-3.2/14 – Supports des tendelets et parasoleils
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

grandes batayoles qui se dressaient sur chacun des deux bords extérieurs de l'espale. Sa largeur couvrait alors celle de la galère, d'escaume à escaume.

L'*Inventaire* précise que le tendelet de guérite mesurait « 18 pieds en avant », soit 5,85 mètres, dimension qui correspond, à 34 centimètres près (17 centimètres de chaque côté ou un demi pied), à la largeur d'escaume à escaume de la réale de Versailles (c.f. paragraphe III-2.2_A).

La profondeur du tendelet, de 13 pieds ½, soit 4,38 mètres, indique aussi celle du carrosse sur lequel il était étendu.

□ Une couverture de tendelet

La couverture était destinée à protéger le tendelet de guérite¹⁷², et à en renforcer l'efficacité par temps pluvieux et/ou froid. Les dimensions des deux équipements devaient correspondre : « Les tendelets d'herbage [couvertures de protection confectionnées en matériau plus rudimentaire sur les galères ordinaires que sur la réale de Versailles] et celui de guérite de la galère armée sont toujours sur la poupe l'hiver ; ces tendelets sont égaux dans leurs

¹⁷² L'*Inventaire* ne précise pas quel était le tendelet protégé par la « couverture. Celle-ci, que n'agrémentait aucun ornement, n'était pas destinée au grand tendelet installé les jours de fête et pour les parades dans le but d'accroître la magnificence visible du navire. Il ne devait donc pas être couvert.

dimensions à peu de différence »¹⁷³. L'agent de l'*Inventaire* n'a pas jugé utile de reporter la dimension du bord arrière de la couverture, considérant peut être qu'elle se déduisait de celle du tendelet de guérite conformément aux pratiques de l'époque. Sa largeur avant, de 17 pieds ou 5,52 mètres, correspond « à peu de différence » à celle du tendelet de guérite et à celle du navire d'escaume à escaume.

Sa profondeur, de 9 lèz ou 4,39 mètres, confirme celle du carrosse (4,38 mètres).

□ *Un grand tendelet*

Le grand tendelet, décor de faste et de festivités, était tendu à plat au-dessus du berceau de poupe sur la largeur du navire d'escaume à escaume. Deux pans latéraux richement brodés d'or l'agrémentaient, et, généralement, deux demi-pans arrière séparés par la flèche. Sur l'iconographie des galères, ces pans sont généralement de hauteur égale aux deux angles arrière du grand tendelet¹⁷⁴.

La largeur du grand tendelet, dont les bords latéraux étaient tenus par les hastes de tendelet supportées vers l'avant par les grandes batayoles dressées sur les deux limites extérieures de l'espale, mesurait 22 pieds, soit 7,15 mètres. La largeur de l'espale étant « à peu de différence » de 5,51 mètres, la hauteur de chacun des deux pans latéraux atteignait :

$$(7,15 \text{ m.} - 5,51 \text{ m.}) / 2 = 0,82 \text{ mètre (2 pieds } \frac{1}{2})$$

La profondeur du grand tendelet mesurait 15 pieds, soit 4,87 mètres. La profondeur du carrosse étant de 13 pieds $\frac{1}{2}$, soit 4,38 mètres, la hauteur des deux demi-pans arrière ressort à :

$$4,87 \text{ m.} - 4,38 \text{ m.} = 0,49 \text{ mètre (1 pied } \frac{1}{2})$$

Soit un écart de hauteur entre les pans de (0,82 m. – 0,49 m.) 0,33 mètre correspondant à 1 pied exactement.

A priori, rien ne justifie cet écart. Trois solutions peuvent être envisagées pour l'expliquer, l'incohérence ou l'imprécision du relevé de l'*Inventaire* pouvant être due soit à une erreur, soit à une pratique habituelle au point d'être considéré par l'agent employé à ces écritures comme suffisamment évidente pour se dispenser de la mentionner :

- ♦ Une erreur de 1 pied a pu être commise sur l'*Inventaire*, la hauteur des deux demi-pans arrière atteignant en réalité 2 pieds $\frac{1}{2}$, et la profondeur du grand tendelet 16 pieds et non 15. A vrai dire, la confusion, aussi, est facile à

¹⁷³ BENAT (de) ou DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*, op. cité, p. 832.

¹⁷⁴ Il convient de noter, cependant, que l'iconographie de l'époque montre quelques grands tendelets sans pan arrière. Cet équipement ne semble pas avoir été standardisé sur ce point.

l'occasion d'un report de données entre un 5 mal formé et un 6.

- ♦ Du fait de la disposition des éléments du carrosse, l'extrémité arrière des pans latéraux était peut-être plus courte que leur bord avant, celui-ci mesurant 2 pieds $\frac{1}{2}$ de haut et l'extrémité opposée 1 pied $\frac{1}{2}$ à égalité avec les deux demi-pans tombant vers la poupe (figure III-3.2/15). Dans un pareil cas, cependant, le grand tendelet « avec ses quatre pans tenans ensemble » aurait formé un trapèze – figure qui apparaît sur de nombreuses reproductions de galères de l'époque – contrairement à ce que suggère l'*Inventaire* sur lequel ne sont reportées que deux mesures, largeur et profondeur, laissant ainsi entendre qu'il était rectangulaire.

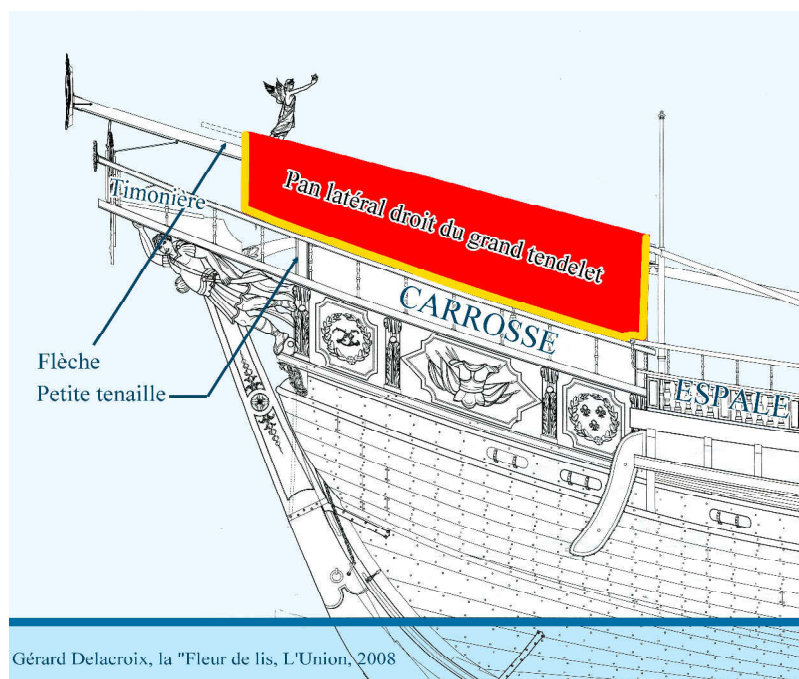


Figure III-3.2/15 – Illustration de la disposition d'un grand tendelet sur le berceau de poupe
(Gérard Delacroix, monographie de la Fleur de lis, L'Union, 2008 – adaptation Patrice Grimald)

- ♦ Que signifiait à la fin du XVII^{ème} siècle le terme de « profondeur » utilisé dans l'*Inventaire* pour désigner une mesure des tendelets ? Était-ce un synonyme de « longueur » ? La première édition du dictionnaire de l'Académie française publié en 1694¹⁷⁵ répond à ces questions : « Profondeur s.f. L'estendue d'une chose considérée, depuis la superficie jusqu'au fond. Il y a trois dimensions, longueur, largeur et profondeur. La profondeur d'un précipice. La profondeur d'une rivière. La profondeur d'un abysme [...] »¹⁷⁶. Selon cette définition, la profondeur du grand tendelet ne

¹⁷⁵ ACADEMIE FRANÇAISE, *Dictionnaire de l'Académie française, première édition 1694*, version informatisée : ARTFL Projet, the university of Chicago, 2001, p. 471 (<http://artfl.atilf/dictionnaires/ACADEMIE/PREMIERE/search.form.html>).

¹⁷⁶ Le dictionnaire encyclopédique Quillet, l'une des références entre les deux guerres en ce domaine, définissait encore ainsi le terme « profondeur » : « Etendue d'une chose

devrait pas être confondue avec sa longueur, et semblerait faire référence à la seule distance qu'il recouvre. Dans ce cas, cette mesure ne comprendrait pas la hauteur des deux demi-pan arrière.

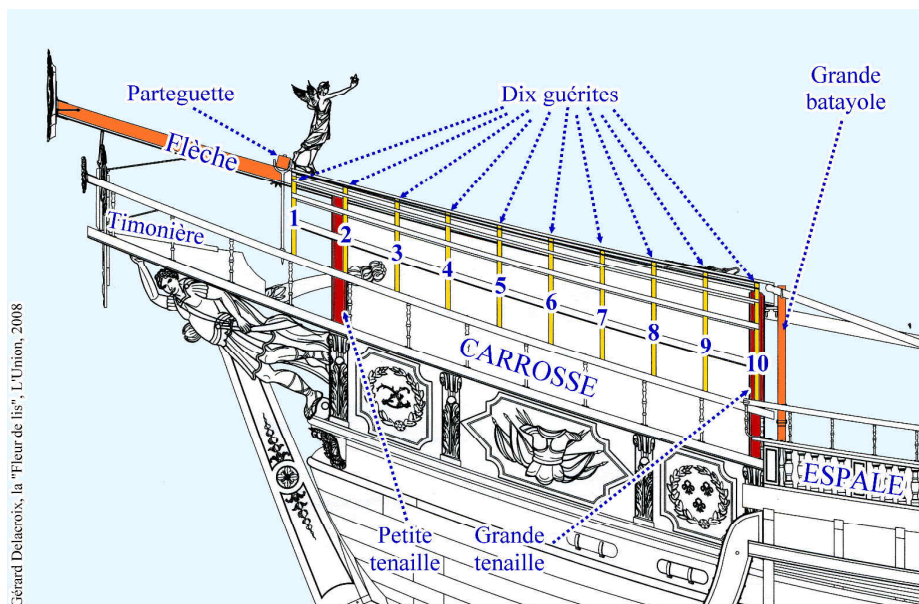


Figure III-3.2/16 – Aménagement de la poupe d'une galère ordinaire, tenailles du carrosse et guérites du berceau

(Gérard Delacroix, monographie de la Fleur de lis, L'Union, 2008 – adaptation Patrice Grimald)

Quel était le mode de construction du carrosse des galères ordinaires ? Le grand tendelet était tendu au-dessus de dix guérites¹⁷⁷ séparées par le même intervalle (figure III-3.2/16), c'est-à-dire par neuf espaces égaux. Le tendelet de guérite, matérialisant la profondeur du seul carrosse, ne recouvrait que les neuf premières guérites disposées à partir de l'espale vers la poupe. Quelle était la longueur entre les extrémités arrière des neuvième et dixième guérites ? Les listeaux de guérites « sont des petites pièces plates de bois [...] que l'on met en travers des guérites en forme de grillage pour les fortifier [...], et qui servent en même temps comme échelon pour monter sur la poupe [...]». Elles doivent avoir 15 pieds ½ de longueur [...] ¹⁷⁸ : la longueur du berceau de poupe mesurait donc 5,03 mètres. La largeur des guérites étaient de « 1 pouce ¾ au carré » ¹⁷⁹ ou 0,0474 mètre. Ces données

considérée depuis la surface, le bord ou l'entrée jusqu'au fond » (*Dictionnaire encyclopédique Quillet*, tome III, librairie Aristide Quillet, Paris, 1938, p. 3841.)

¹⁷⁷ Quelques représentations de galères montrent un berceau de poupe composé de plus ou de moins de dix guérites. Cependant, le principe de construction en usage vers la fin du XVII^{ème} siècle prescrivait une standardisation basée sur ce nombre : « Les gabaris des guérites se doivent faire tous égaux, afin que le contour du berceau de poupe soit uniforme, et que les mêmes tendelets puissent servir à toutes les galères » (FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, IV la description des galères*, 1, op. cité, p. 100 ; et *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 95).

¹⁷⁸ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 95.

¹⁷⁹ Ibidem, p. 94.

permettent de calculer la longueur d'un espace (désigné par x) entre deux guérites :

Longueur totale occupée par les seules guérites :

$$10 \times 0,0474 \text{ m.} = 0,4740 \text{ mètre,}$$

$$\text{d'où } 9x + 0,4740 \text{ m.} = 5,03 \text{ mètres}$$

$$\text{et } x = 0,5062 \text{ mètre}$$

La longueur entre les extrémités arrière des neuvième et dixième guérites atteignait donc :

$$0,5062 \text{ m.} + 0,0474 \text{ m.} = 0,5536 \text{ mètre}$$

La longueur des neuf premières guérites, couvertes par le tendelet de guérite, et formant la longueur du carrosse mesurait, selon ces calculs :

$$5,03 \text{ m.} - 0,55 \text{ m.} = 4,48 \text{ mètres}$$

Soit un écart de 10 centimètres avec la profondeur du tendelet de guérite de la réale de Versailles, mais il est pertinent de considérer que les deux dimensions sont sensiblement égales car la partegnette soutenant l'arrière du grand tendelet se plaçait légèrement au-delà de la dernière guérite.

La profondeur du grand tendelet, identique à la longueur des listeaux (5,03 mètres), présentait un écart de (5,03 m. – 4,87 m.) 16 centimètres avec celle de la réale de Versailles mentionnée dans l'*Inventaire*.

Rien dans ce document ne permet d'arbitrer entre ces différentes explications, mais, bien que la mesure de la profondeur du grand tendelet n'influe en rien sur les cotes de l'architecture générale du navire, on peut attendre d'autres éléments de réponse de l'étude des deux gouaches de la Bibliothèque nationale, qui sera développée au paragraphe III-4.2.2D.

Elle pourra, en outre, apprécier la fiabilité des estimations calculées ci-dessous sur le même sujet par la méthode des proportions : selon celle-ci, pour extrapoler la profondeur du carrosse à celle de la poupe, il convient d'ajouter à la première l'écart constaté entre les deux limites arrière des zones examinées (environ 0,40 mètre ; c.f. paragraphe II-1.2.1B), diminué des coefficients de réduction constatés entre les galères ordinaires et la réale de Versailles (0,50 ou 0,6361 selon la logique de conception considérée). Les profondeurs du carrosse de cette dernière étant de 2,36 mètres dans le cas d'une logique de conception à treize rames (c.f. paragraphe III-2.2.1B), et de 3,09 mètres à dix sept rames (c.f. paragraphe III-2.2.2A), la longueur de la poupe atteindrait ainsi :

- ♦ Conception à treize rames $2,36 \text{ m.} + (0,40 \text{ m.} \times 0,50) = 2,56 \text{ mètres}$
- ♦ Conception à dix sept rames $3,09 \text{ m.} + (0,40 \text{ m.} \times 0,6361) = 3,34 \text{ mètres}$

Il apparaît, ici aussi, que pour l'évaluation des mesures relatives à la poupe de la réale de Versailles, les cotes tirées de la méthode des proportions ne correspondent pas aux mesures indiquées par l'*Inventaire*.

F) LES RIDEAUX ET PARASOLS

- ♦ « Deux rideaux, de cinq lez [2,44 mètres] chacun, dudit damas, sur 3 pieds $\frac{1}{2}$ [1,14 mètre], garnis autour de mollet d'or »
- ♦ « Deux parasols, de huit lez [3,90 mètres] dudit damas, sur 8 pieds [2,60 mètres], semez de fleurs de lis d'or en broderie, avec les armes du Roi au milieu, et les chiffres de Sa Majesté aux coins, garnis de frange par le bas et molet par les costez ».

Ces rideaux étaient destinés à l'aménagement intérieur du carrosse, vraisemblablement attachés au-dessus de ses ouvertures latérales.

Par ailleurs, les galères extraordinaires étaient équipées de six paresoleils, les ordinaires de trois ou de quatre. Ils pouvaient être disposés en tous lieux du navire, notamment sur la timonière, sur le côté du carrosse et sur l'espale. Le dictionnaire *Trésor du langage des galères* mentionne le lieu le plus fréquent de son installation : « Les pavesades [...] paraissent être un grand ornement à une galère qui en est entourée, excepté vers la poupe où sont les paresoleils et les tendelets de damas [pour la réale] ». « Ces pièces sont fort nécessaires lorsque l'on est à la fonde [au mouillage], où le soleil qui entre dans la poupe incommode fort les officiers ; alors on en met un ou deux au côté qui est exposé au soleil pour donner de l'ombre ; autrement il serait impossible d'y rester. Ces paresoleils sont attachez par un bout à la parteguate et par l'autre à la grande bataillole (figure III-3.2/14). Des parasols servaient aussi pour la timonière et pour l'espale. Lorsqu'ils n'étaient pas utilisés, les paresoleils restaient entreposés dans la chambre des voiles.

La longueur qui leur est donnée par l'*Inventaire* pour la petite réale de Versailles (8 lèz x 0,4873 m. = 3,90 m.) dépasse – largement dans la plupart des cas – la mesure, obtenue par la méthode des proportions, des emplacements qu'ils ont pour fonction de préserver du soleil, et ce quelle que soit l'hypothèse envisagée, treize ou dix sept rames :

	Conception treize rames	Conception dix sept rames
Saillie arrière pour la flèche et les ornements de la poupe, dont la timonière (c.f. III-2.2 ₁ B et III-2.2 ₂ A)	1,22 mètre	1,55 mètre
Longueur carrosse (c.f. III-2.2 ₁ B et III-2.2 ₂ A)	2,36 mètres	3,09 mètres
Longueur espale (c.f. III-2.2 ₁ B et III-2.2 ₂ A)	0,98 mètre	1,27 mètre

Une conception à douze rames aggraverait ces incompatibilités.

g) LES TAPIS

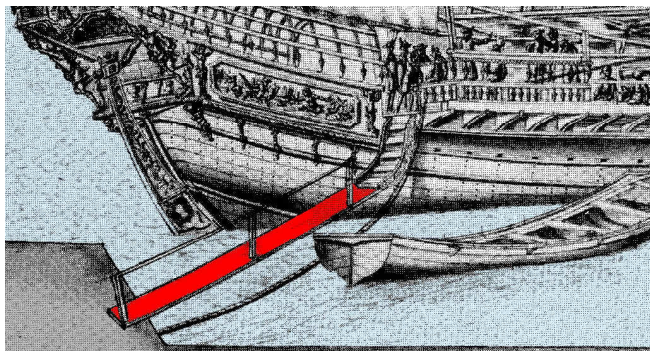


Figure III-3.2/17 – Passerelle d'embarquement joignant le bas de l'échelle d'accès à l'espale

« Deux tapis, de quatre lèz [1,95 mètre] de moquette rouge, sur 26 pieds [8,44 mètres], doublés de toile pour les rollands ».

Aucun espace n'était approprié, en long ou en large, pour permettre un pareil aménagement à bord. Il ne semble pas que la mention de ces tapis apporte un élément utile à l'étude développée ici. Peut-être étaient-ils destinés aux passerelles d'accès à bord ou formaient-ils un chemin sur terre pour y accéder (figure III-3.2/17).

3.2₂ CONSTATS, ET ANALYSE DES INDICES PRESENTES CI-DESSUS

L'application des normes standards de conception aux particularités de la réale de Versailles mène à des oppositions entre les deux conceptions à treize ou à dix sept rames par bord. Il en va de même pour les informations issues des archives qui ne confirment ou n'infirmant que partiellement ces deux hypothèses initiales de conception.

Il convient à présent d'analyser ces données pour parvenir à en résoudre les contradictions.

A) DEUX HYPOTHESES DE CONCEPTION GENERALE DU NAVIRE

Plusieurs témoignages et résultats calculés plaident en faveur de chacune des deux hypothèses de conception identifiées jusqu'à présent. Quels enseignements en tirer ?

- ❑ *Première hypothèse : treize rames, conception conduisant à une réduction homothétique égale à la moitié d'une galère ordinaire*

Cette hypothèse provient initialement du rapport entre les vingt six matelas achetés pour les bancs de la réale de Versailles – mentionnés sur le relevé de paiement tiré des *Comptes des bâtiments du Roi sous Louis XIV* en date du 27 janvier 1686 (c.f. III-2.2₁A) –, soit treize par bande, et les vingt six bancs d'une galère ordinaire.

En complément, d'autres informations d'archives semblent aller dans le même

sens :

- ♦ Le document d'appointements relatif aux dix huit vogues-avant et vingt cinq apostis ayant servi sur le Canal de Versailles entre le 1^{er} mai et le 15 septembre 1689, joint à l'*Etat des mariniers de rame* établi en novembre 1689 pour dix hommes de ce métier employés à Versailles durant la période estivale de cette même année (c.f. III-2.2_{1A}), permettent d'envisager un effectif servant la petite réale de :

$$18 + 25 + 10 = 53 \text{ rameurs}$$

Sachant par le premier document, qui sera reproduit presque à l'identique l'année suivante, qu'il y avait seulement des vogues-avant et des apostis pour manœuvrer les rames, ce qui laisse présumer un effectif de deux hommes par banc, on peut considérer que le nombre de rames était le suivant :

$53 \text{ rameurs} / 2 = 26 \text{ rameurs} + 1 \text{ chef de groupe}^{180}$, soit treize rames par bande.

- ♦ La mesure de la tente, mentionnée dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686) (c.f. paragraphe III-3.2_{1A}) permet d'établir que l'espale et la vogue de la réale de Versailles présentaient une longueur cumulée de 17,25 mètres environ. Cette vogue était composée de treize bancs ou treize rames ($13 \times 1,2518 \text{ mètre} = 16,27 \text{ mètres}$) et non davantage puisque l'ajout d'un seul banc (+ 1,25 mètre de longueur standard de l'interscalme pour une vogue debout) porterait la longueur de la seule vogue au-delà de 17,25 mètres.
- ♦ Le nombre de banderoles mentionné par l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* (c.f. paragraphe III-3.2_{1B}) suggère un aménagement réalisé sur la même base, étant entendu, subsidiairement, que l'éventualité d'une logique de conception à douze rames n'est confortée par aucune présomption de nature à la crédibiliser.

Cette hypothèse, cependant, présente des incohérences et s'oppose à des informations issues d'autres sources :

- ♦ La longueur des espaces de réception est déraisonnablement réduite :
Profondeur du carrosse : 2,36 mètres, ou 1,66 mètre si la profondeur du carreau du roi (0,70 mètre) en est soustraite.
Longueur de l'espale : 0,98 mètre. Il n'est pratiquement impossible de circuler dans des espaces aussi étriqués.
Les profondeurs du carrosse et de la poupe ne correspondent en rien aux mesures qui peuvent être tirées de l'*Inventaire*.

¹⁸⁰ Ou un rameur de réserve (un « respit »).

- ♦ Hormis le carreau du roi, les six autres banquettes ne peuvent pas être installées de façon utilisable sur la surface du carrosse et de l'espale, et notamment sur leur pourtour.
 - ♦ La longueur du carrosse (2,36 mètres) ne permet pas de fixer, à l'extérieur de ses parois latérales, les panneaux décoratifs (3,60 mètres).
 - ♦ Aucune des configurations envisageables pour l'installation de la pavesade n'aboutit à la longueur de celle définie dans l'*Inventaire* (c.f. III-3.2₁C).
 - ♦ La largeur hors tout du navire calculée dans une logique de conception basée sur treize rames diverge de la mesure résultant des dimensions de la rame (respectivement 4,22 mètres et 5,51 mètres), ce qui contredit un principe de construction des galères, et génère une dimension trop réduite par rapport à la largeur du grand tendelet.
- ❑ *Seconde hypothèse : dix sept rames, conception conduisant à une réduction homothétique égale au coefficient de 0,6361 d'une galère ordinaire*

Cette hypothèse provient initialement du rapport de réduction constaté entre la longueur de la rame de la réale de Versailles commandée par Louvois le 6 juillet 1685, et celle d'une galère ordinaire.

- ♦ En application du principe tenant la mesure de la rame pour l'une des valeurs constitutives de l'architecture générale d'une galère, cette base de conception s'impose pour l'élévation de la rame sur l'eau (c.f. paragraphe III-2.2₃B), et pour l'évaluation de la dimension entre l'escaume et le rai de coursie (2,29 mètres ; c.f. paragraphe III-2.2₂A) ainsi que pour la largeur hors tout (d'escaume à escaume) du navire (5,51 mètres, c.f. paragraphe III-2.2₂A).
- ♦ Cette largeur hors tout semble confirmée par celle du tendelet de guérite et de celle de sa couverture (5,52 mètres ; c.f. paragraphe III-3.2₁E).

Ici, comme pour l'hypothèse fondée sur treize rames, force est de constater des incompatibilités :

- ♦ Les profondeurs du carrosse et de la poupe ne correspondent en rien aux mesures qui peuvent être tirées de l'*Inventaire*.
- ♦ Les surfaces de réception restent étonnamment modestes au regard de la fonction du navire :
Carrosse: 3,09 mètres, ou seulement 2,39 mètres disponibles si la profondeur du carreau du roi (0,70 mètre) en est soustraite.
Espale: 1,27 mètre, ou, plutôt, rien du tout puisqu'une vogue supérieure à treize bancs séparés par l'interscalme de 1,25 mètre, de longueur standard pour une vogue debout, porte le cumul des longueurs de l'espale et de la zone de vogue au-delà de la mesure admissible (17,25 mètres au regard de la mesure de la tente ; c.f. paragraphe III-3.2₁A).

- ♦ Il s'avère également impossible d'installer les douze banderoles (c.f. paragraphe III-3.2.1B) entre les rames d'un même bord quelle que soit la configuration étudiée.
- ♦ La longueur de la pavesade définie dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* ne correspond pas à la dimension ainsi calculée des bandes qu'elle doit habiller.

❑ *Essai d'arbitrage*

Aussi inattendue et importune que paraisse l'opposition de ces données, il apparaît que les deux hypothèses de conception coexistent partiellement, et s'opposent en partie : entre le principe théorique – la méthode des proportions – et l'adaptation aux nécessités du service, des éléments relevés ou calculés dénués de cohérence entre eux produisent une image pour partie illisible. En particulier, l'application de la méthode des proportions pour l'aménagement de la couverte fournit des mesures contredites par d'autres informations telles que les relevées de l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*.

Il s'avère nécessaire, dès lors, de reprendre le raisonnement sur une base élargie à d'autres sources, et de présumer que la mesure du premier grand axe structurel de la réale de Versailles, sa longueur, ait résulté d'une autre logique de conception procédant très vraisemblablement d'un armement du navire à treize rames par bande, mais adaptée aussi à un environnement spécifique que reflètent les mesures indiquées par l'*Inventaire*. Il convient d'envisager cette orientation comme une piste de réflexion moins assujettie à la stricte observance des normes techniques de l'époque, et destinée essentiellement à arbitrer entre les contradictions constatées.

B) ETUDE DE L'AMENAGEMENT DE LA COUVERTE SUR LA BASE DES DONNEES CONVERGENTES DES DEUX HYPOTHESES DE CONCEPTION, ET DE REFERENCES CONNEXES

Les relevés de l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, croisés avec les résultats issus de la méthode des proportions, permettent de mener une première évaluation des principaux espaces aménagés sur la couverte : le carrosse, l'espale et la vogue.

❑ *Le carrosse*

- ♦ *La largeur du tendelet de guérite*

Le tendelet de guérite (figure III-3.2/18) se plaçait au-dessus du « berceau » du carrosse, formé par les guérites, et recouvrait celui-ci. Les guérites étaient fixées de part et d'autre de la flèche surmontant l'axe longitudinal navire, de sorte que la largeur de ce tendelet équivalait approximativement à la somme de celle de la

flèche et de la longueur des guérites.

Sur une galère ordinaire, à l'arrière du carrosse, les guérites mesuraient 6 pieds¹⁸¹ (1,95 mètre) de long et la flèche 8 pouces¹⁸² (0,22 mètre) de large, et, à l'avant, respectivement 8 pieds (2,60 mètres) de long et approximativement 1 pied de large (0,32 mètre). La somme des longueurs des guérites et des largeurs de la flèche atteignait donc :

A l'arrière :	$(2 \times 1,95 \text{ m.}) + 0,22 \text{ m.}$	=	4,12 mètres
A l'avant :	$(2 \times 2,60 \text{ m.}) + 0,32 \text{ m.}$	=	5,52 mètres



Figure III-3.2/18 – Poupe et tendelet de guérite
(Cliché Patrice Grimald - musée de la Mer, Gênes)

La largeur du tendelet de guérite de la réale de Versailles mesurait, selon l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, 13 pieds 6 pouces ou 4,38 mètres à l'arrière, et 18 pieds ou 5,85 mètres à l'avant. Les écarts avec les dimensions des guérites d'une galère ordinaire sont les suivants :

A l'arrière :	$(4,38 \text{ m.} - 4,12 \text{ m.}) / 2$	soit 13 centimètres de chaque côté
A l'avant :	$(5,85 \text{ m.} - 5,52 \text{ m.}) / 2$	soit 16 centimètres de chaque côté

Il est frappant de constater la similitude entre les largeurs du tendelet de guérite de la réale de Versailles, et les longueurs des deux arcs de cercle (somme de la longueur des guérites et de la largeur de la flèche) formant les extrémités avant et arrière du berceau du carrosse d'une galère ordinaire. Ce tendelet pouvait s'y adapter exactement.

¹⁸¹ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 94.

¹⁸² Ibidem, p. 93.

♦ *La longueur du carrosse*

□ *Panneaux décoratifs latéraux*

La longueur de la poupe était au moins de 3,62 mètres puisque le plus grand des panneaux décoratifs latéraux fixés sur l'extérieur de ses parois longitudinales avait cette dimension. De surcroît, les panneaux étaient encadrés par deux petites sculptures qui augmentaient la place nécessaire à ces ornements, et donc aussi la longueur du carrosse.

□ *Carreaux*

D'après la taille des carreaux et des dimensions des espaces – telles qu'approchées jusqu'à présent – où ils pouvaient être installés sur le navire – carrosse et espale –, il apparaît que les plus grandes banquettes, celles mesurant 3,57 mètres, ne pouvaient être installées sur les bords extérieurs de l'espale (3,33 mètres ; c.f. figure III-2.1/03¹⁸³). Il ne restait alors que le carrosse pour les recevoir. Sachant que le carreau du roi occupait une profondeur de 0,70 mètre sur toute la largeur du fond du carrosse (c.f. III-3.2₁D), il fallait alors que la longueur de celui-ci mesure au moins (3,57 m. + 0,70 m.) 4,27 mètres.

Restent encore à placer les deux autres paires de carreaux, celle de 1,06 mètre et celle de 2,27 mètres de long. Ces banquettes ne pouvaient pas, à l'évidence, avoir été disposées dans le carrosse déjà occupé par celles de 3,57 mètres. Il n'y a pas d'autre choix que d'en envisager l'installation sur l'espale.

□ *Profondeur du tendelet de guérite*

D'après l'*Inventaire*, la profondeur du tendelet de guérite de la réale de Versailles mesurait 4,38 mètres, et celle de sa couverture 4,39 mètres (c.f. paragraphe III-3.2₁E).

Il convient de remarquer que 4,38 mètres correspond, à 34 centimètres près (1 pied), à la mesure de la profondeur de la poupe des galères ordinaires (4,72 mètres). Or, une différence de 40 centimètres environ sépare, sur une galère ordinaire, le fond du carrosse et le capion de poupe (c.f. paragraphe III-3.2₁E). Il y a donc similitude, ici aussi, entre la longueur du carrosse et de la poupe de la réale de Versailles, et de celle du carrosse et de la poupe d'une galère ordinaire.

¹⁸³ Dans le cas, par exemple, d'une galère ordinaire, la bande CD de son espale mesurait 3,33 mètres de long, trop courte pour installer la banquette. La longueur de la limite avant BC de l'espale mesurait, quant à elle :

$$\cos \alpha = CA/BC$$

$$0,3420 = 1,3758 \text{ m.} / BC$$

$$BC = 4,02 \text{ mètres}$$

L'accès au courroir étant laissé libre, il ne restait pour la banquette que (4,02 m. – 0,73 m.) 3,29 mètres, ce qui était trop court pour l'installer.

Au regard de ces constats, il est intéressant de noter quatre points :

- Le carrosse et la poupe de la réale de Versailles devaient vraisemblablement présenter des dimensions approximativement identiques à celles d'une galère ordinaire, notamment en longueur :

Longueur du carrosse	4,38 mètres
Longueur de la poupe	4,72 mètres

- La hauteur de circulation dans le carrosse de la réale de Versailles était, dans ce cas, analogue à celle ayant cours sur une galère ordinaire, ce qui semble logique du fait de l'invariabilité de la taille humaine. La hauteur d'entrée dans le carrosse sous la grande tenaille dépendait, selon les termes du *Manuel de construction des galères-1691* de « [...] celle du plus grand homme qui doit passer dessous »¹⁸⁴. Cette mesure devait ainsi se situer dans les 2 mètres à 2,50 mètres (1,92 mètre dans la monographie de la *Fleur de lis* de Gérard Delacroix, et 2,50 mètres environ dans *L'oeuvre de Barras de La Penne – description des galères 1*, p. 150)
- La longueur du carrosse de la réale de Versailles était proche – à 1,5 pied près (0,48 mètre) – de la longueur de chacun des deux parasols (3,90 mètres chacun ; c.f. paragraphe III-3.2₁F) dont la fonction première consistait à protéger du soleil cette chambre arrière.
Dans une autre configuration, étendus au-dessus de l'espale, leurs deux largeurs la couvraient de bande à bande, à 1 pied près (2,60 m. x 2 = 5,20 m. pour 5,51 m. de largeur hors tout du navire).
- La longueur de la poupe de la réale de Versailles (4,72 mètres) était adaptée à la fixation sur ses parois externes des deux panneaux décoratifs latéraux (longs de 3,60 mètres et 3,62 mètres) et des sculptures qui les encadraient.

□ *L'espale et la vogue*

Les longueurs cumulées de l'espale et de la vogue mesurent 17,25 mètres (c.f. paragraphe III-3.2₁a). Avec un interscalme standard de 1,2518 mètre, la vogue à treize rames mesure 16,27 mètres, et celle à dix sept rames mesure 21,28 mètres. Dans le premier cas, la longueur de l'espale est de 0,98 mètre (17,25 mètres – 16,27 mètres), et le second aboutit à une incohérence, la longueur de la vogue seule étant supérieure à celle cumulée de la vogue et de l'espale. Sur 0,98 mètre de long et 5,51 mètres de large, il s'avère impossible d'installer les quatre carreaux restant, et de pouvoir circuler sur cette mince plateforme. Il va de soi que l'espale était plus longue. Le moyen permettant de l'agrandir consiste dans la réduction de la longueur de la zone de vogue au profit de celle de l'espale. Le nombre de treize rames par bande étant établi par de fortes présomptions, le seul facteur de calcul restant susceptible de varier est donc l'interscalme, optimisé à 1,25 mètre pour une vogue effectuée debout.

¹⁸⁴ Fennis Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p.92.

En cas de vogue assise, est-il possible de réduire la distance entre les bancs, et donc l'interscalme ? Etait-ce la posture des hommes de la vogue sur de la réale de Versailles ?

Pour accréditer cette éventualité, il faudrait établir – dans les mêmes conditions que celles utilisées par Barras de La Penne pour établir l'élévation de la rame (c.f. paragraphe III-2.16b) – que la position et la hauteur des poignets d'un rameur assis sur la couverte et maniant la rame à son extrémité interne correspondaient à l'angle d'élévation de celle-ci sur l'eau lors de la phase propulsive de la vogue, quand la pale est immergée.

Dans ce but, il convient d'abord d'évaluer la hauteur au-dessus de l'eau de l'installation du rameur sur la couverte, puis de montrer que la largeur disponible sur le banc pour mouvoir la rame – et ses bras – dans cette position lui permettait d'effectuer les mouvements nécessaires à une vogue assise.

♦ *L'attitude des rameurs assis, position des poignets*

Lorsque la pale de la rame est immergée au maximum de son cycle elliptique,

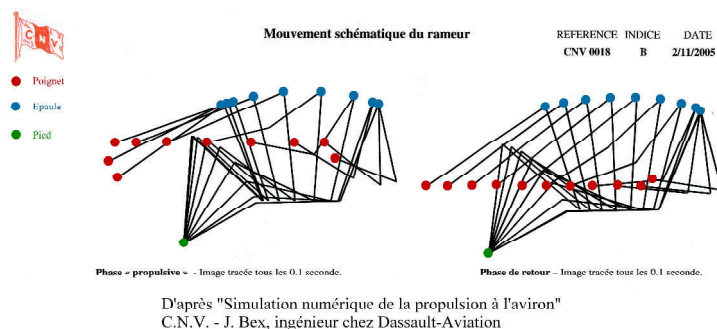


Figure III-3.2/19a – Mouvements du corps et des poignets lors d'une vogue assise
(Etude du CNV-J. Bex)

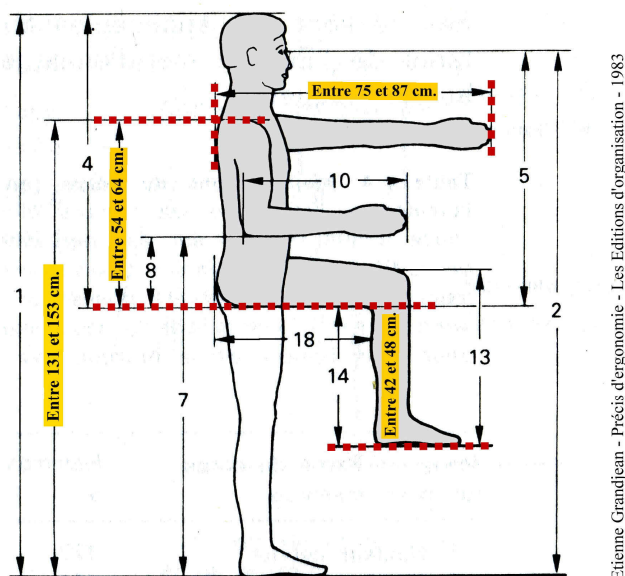
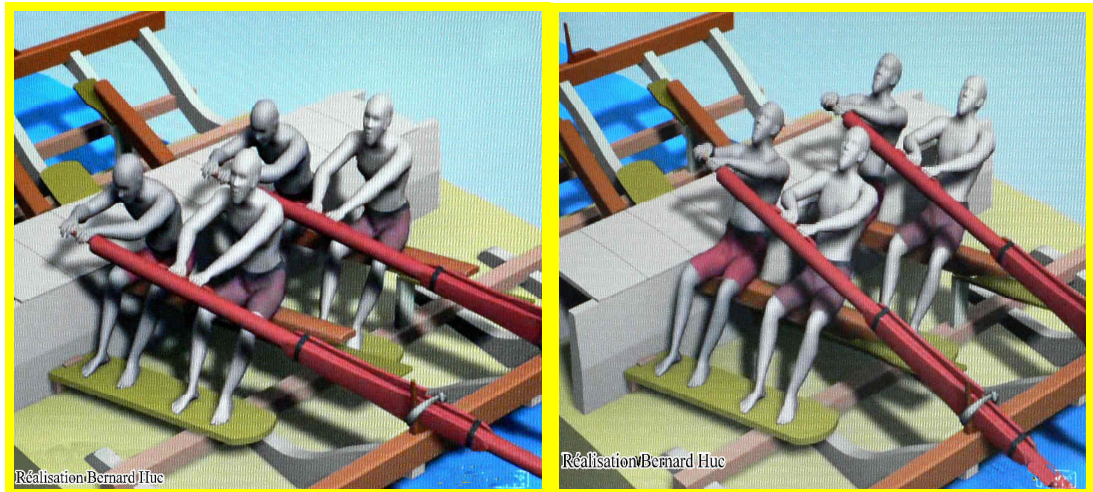
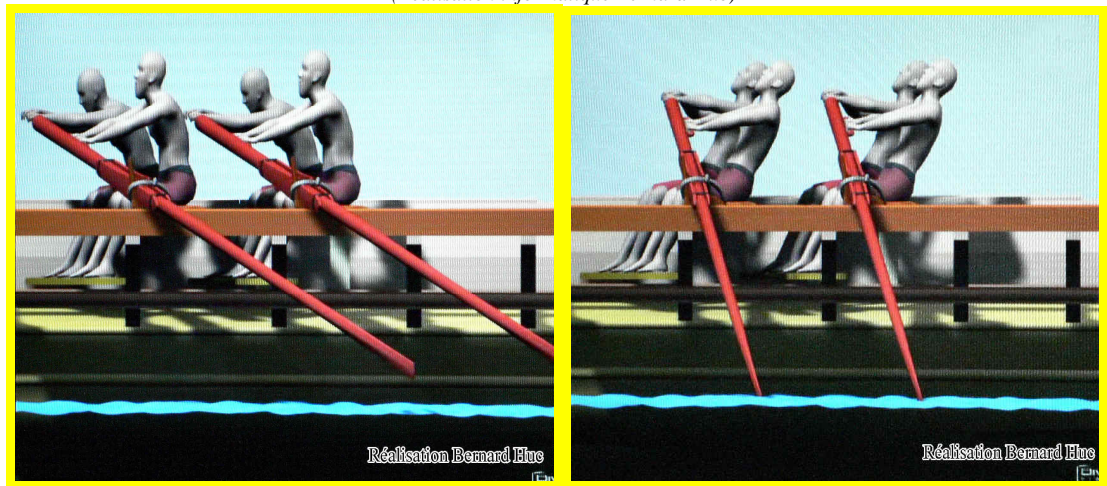


Figure III-3.2/19b – Mesures ergonomiques moyennes (hommes entre 1,60 et 1,84 mètre, moyenne 1,72 mètre) (Etienne Grandjean, Précis d'ergonomie, Les éditions d'organisation, 1983)



Figures III-3.2/20a – Simulation d’une vogue assise par informatique
(Réalisation informatique Bernard Huc)



Figures III-3.2/20b – Simulation d’une vogue assise par informatique
(Réalisation informatique Bernard Huc)

en phase propulsive de la vogue, les rameurs ont les poignets approximativement levés à la hauteur de la poitrine, soit une quinzaine de centimètres au-dessous du haut des épaules (c.f. études numériques d’un ingénieur de Dassault-Aviation et d’un ingénieur de Thalès, figures III-3.2/19 a et b et 20 a et b).

Cette position permet-elle l’élévation optimisée de la rame au-dessus de l’eau telle que calculée au paragraphe III-2.2₃B (0,96 mètre) ?

Hauteur de l’extrémité interne de la rame

Dans la monographie de *La fleur de lis* de Gérard Delacroix, la hauteur, prise à la verticale du rai de coursier au niveau des madiers jumeaux, entre la ligne d’eau et le dessus de la banquette (planche sur laquelle les rameurs posent leurs pieds), mesure 3 pieds (0,9744 mètre)¹⁸⁵.

Le rapport de réduction retenu, à ce stade de l’étude, entre la rame de la réale de

¹⁸⁵ DELACROIX Gérard, *La fleur de lis* - 1690, op. cité, planche 10c.

Versailles et celle d'une galère ordinaire étant de 0,6361, on peut estimer que cette dimension, par l'application de la règle des proportions, est réduite à (0,9744 m. x 0,6361) 0,62 mètre pour la réale de Versailles.

La hauteur au-dessus de l'eau (A'C' sur la figure III-3.2/22) des poignets d'un rameur (vogue-avant) assis, en phase propulsive, et donc la hauteur sur l'eau que doit avoir l'extrémité interne de sa rame dans ce cas, peuvent ainsi être évaluées en fonction des cotes suivantes d'installation des rameurs sur la couverte¹⁸⁶ :

Hauteur depuis l'eau jusqu'au dessus de la banquette	0,62 mètre
Hauteur de la plante des pieds (banquette) à l'assise du rameur (banc)	0,45 mètre
Hauteur de l'assise au haut des épaules	0,59 mètre
Hauteur des épaules à la poitrine (niveau des poignets)	- 0,15 mètre
Hauteur sur l'eau des poignets du rameur assis, ou de l'extrémité interne de la rame (en phase propulsive)	1,51 mètre

Hauteur du point d'appui de la rame au-dessus de l'eau selon ces données

Dans son paragraphe relatif à l'étude des rames, Barras de La Penne signale : « Toute la longueur de la pale n'entre pas dans l'eau quand on vogue, il en entre environ 5 pieds »¹⁸⁷. Cette configuration schématisée ci-dessous (figure III-3.2/21), fait plonger l'extrémité de la pale sur une longueur BB' de 1,62 mètre (5 pieds) à une profondeur BE. Dans ce cas, l'angle formé par la rame en B'C et la verticale de son point d'appui AC n'est évidemment plus $\alpha \approx 80^\circ$, il est plus aigu. En revanche, la hauteur optimisée (0,96 mètre) de ce point d'appui C au-dessus de l'eau doit demeurer inchangée.

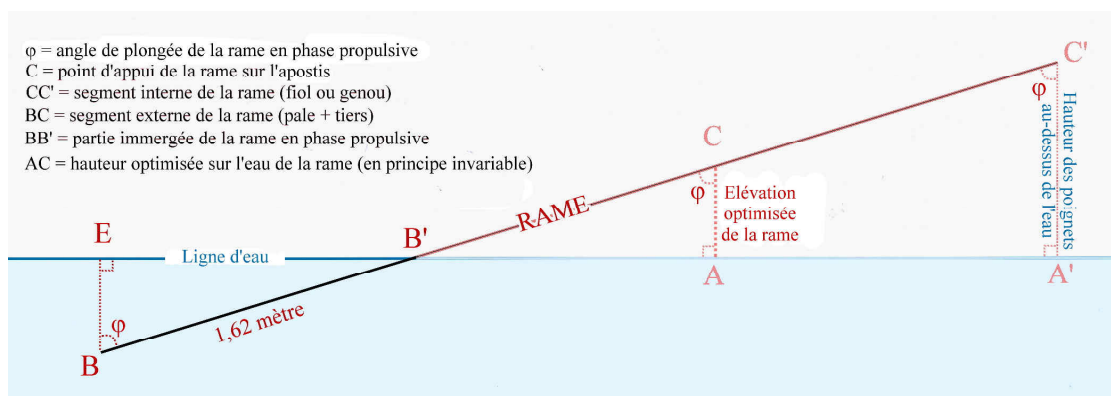


Figure III-3.2/21 – Schéma de la rame immergée d'une galère ordinaire
(Schéma Patrice Grimald)

¹⁸⁶ GRANDJEAN Etienne, *Précis d'ergonomie*, Les éditions d'organisation, Paris, 1983, p. 52 à 54. Les dimensions corporelles utilisées sont des moyennes correspondant à des hommes d'une taille moyenne de 1,72 mètre.

¹⁸⁷ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, La description des galères*, 2, op. cité, p. 40. Mais la pale « plonge presque toute quand on passe-vogue [vogue la plus énergique] ».

En phase propulsive, cette hauteur AC du point d'appui C de la rame, conformément aux données spécifiées ci-dessus relatives à la hauteur corporelle d'un rameur assis et à la longueur de la partie immergée de la rame, peut être calculée et schématisée de la façon suivante (figure III-3.2/22) :

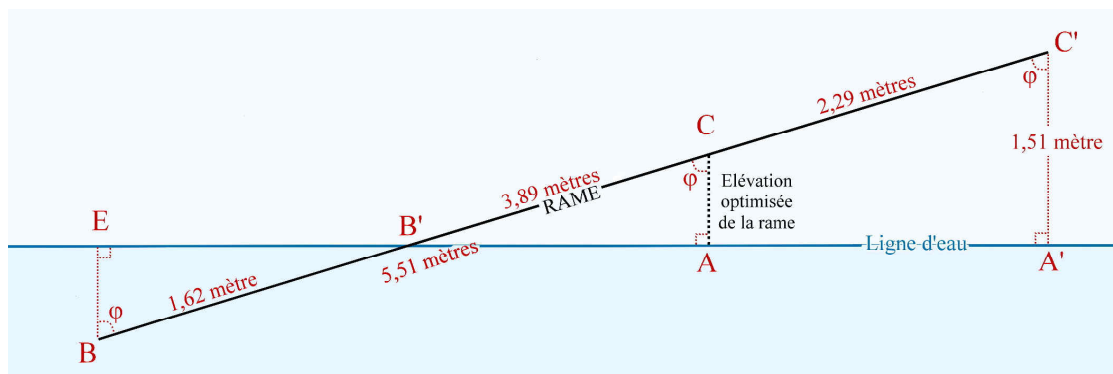


Figure III-3.2/22 – Schéma d'étude de l'élévation de la rame immergée de la réale de Versailles
(Schéma Patrice Grimald)

- Mesure de l'angle de plongée de la rame

$$\begin{aligned}\cos \varphi &= A'C' / B'C' \\ A'C' / B'C' &= 1,51 / 6,18 = 0,2443\end{aligned}$$

$$\varphi = 75,86^\circ$$

- Hauteur au-dessus de l'eau du point d'appui de la rame pour une vogue en position assise

$$\begin{aligned}\cos \varphi &= AC / B'C \\ 0,2443 &= AC / 3,89\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}AC &= 3,89 \text{ m.} \times 0,2443 \\ AC &= 0,95 \text{ mètre}\end{aligned}$$

Il apparaît ainsi que l'élévation de la rame sur l'eau calculée ici confirme, à un centimètre près, celle calculée au paragraphe III-2.2₃B (0,96 mètre), constatation que l'on peut considérer comme une validation des cotes d'installation des rameurs sur la couverte définies ci-dessus.

Ce résultat permet de remarquer aussi que la hauteur entre l'eau et l'extrémité interne de la rame en phase de propulsion (1,51 mètre), c'est-à-dire au plus haut de son mouvement propulsif, exclut l'éventualité d'une vogue debout qui aurait nécessité une hauteur comprise entre 1,78 et 2,00 mètres pour des hommes au repos (c.f. figure III-3.2/19b), c'est-à-dire avant de monter sur la pédagne.

Les rameurs étaient donc bien assis sur la réale de Versailles.

♦ *Largeur disponible pour les mouvements d'une vogue assise*

Le *Journal de la Cour de Louis XIV – 1684-1720*, tenu par le marquis de Dangeau, mentionne, à la date du 26 avril 1686, l'arrivée de trois compagnies de soldats d'un régiment de Marine affectés à Versailles pour ramer sur le Grand Canal. Certains servirent probablement à bord de la petite réale. Il termine le paragraphe concerné par ces mots : « [...], tous ces soldats savent ramer »¹⁸⁸. L'évènement mentionné par Dangeau se rapportait à des soldats, et des soldats attachés à des vaisseaux, qui savaient ramer. Ces soldats, dans les chaloupes comme dans toute grande annexe à rames, ramaient assis, jamais debout comme les chiourmes sur les grandes galères maritimes. Il en va de même pour les soldats affectés à la réale du Grand Canal, portés sur les relevés d'appointements relatifs aux périodes allant du 1^{er} mai au 15 septembre 1689, et aux mois de juillet à décembre 1690 (c.f. paragraphe III-2.2_{1A}).

Cette différence, par rapport à l'organisation ordinaire d'une vogue de galère ordinaire à cinq hommes par rame, n'a pas dû créer de problème majeur sur un petit bâtiment dans la mesure où, même sur les navires de vingt six bancs, « le quinterol¹⁸⁹, qui [...] est le plus prez du scaume, ne fait aucun pas et ne se lève pas même du banc : il pousse faiblement la rame à poupe et la tire en arrière ; le quinterol fatigue si peu que, lorsque le vogue-avant a besoin de se reposer, on lui fait prendre sa place »¹⁹⁰. La quarterol, bien que plus actif, ne se déplaçait pas beaucoup non plus.

Dans le document intitulé *Les ouvrages du sieur Debenat, officier de galère et chevalier de l'Ordre militaire de Saint-Louis*¹⁹¹, rédigé au début du XVIII^{ème} siècle, l'auteur décrit les principales cotes d'une « demi-galère » de quatorze bancs occupés par deux rameurs par banc, à l'évidence assis, ce qui va dans le sens de ce qu'affirme René Burlet : « On ne voguait plus sur ces dernières galères ... on ramait tout bonnement comme sur un vulgaire canot »¹⁹².

Dans son ouvrage, Debenat (ou de Benat) mentionne¹⁹³ la longueur du banc occupé par les deux rameurs assis de cette demi-galère de quatorze bancs : 5 pieds 2 pouces ou 1,68 mètre, soit une largeur de 0,84 mètre par rameur. René Burlet évalue à environ 0,85 mètre cette mesure, et à 0,40 mètre la largeur de

¹⁸⁸ DANGEAU (Courcillon (de), marquis de) Philippe, *Journal de la cour de Louis XIV, 1684-1720*, op. cité, tome 1, p. 162. Rappel : à l'époque, selon le vocabulaire en usage, les hommes d'une galère traditionnelle ne « ramaient » pas, ils « voguaient ». L'action de « ramer » ou de « nager » était généralement réservée à l'utilisation d'avirons (c.f. FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, V-La description des galères* 2, op. cité, p. 38).

¹⁸⁹ Quinterol : cinquième rameur du même banc à partir de celui qui tient l'extrémité de la rame près de la coursie. Son voisin est désigné sous le nom de quarterol.

¹⁹⁰ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, La description des galères*, 2, op. cité, p. 55.

¹⁹¹ BENAT (de), *Les ouvrages du sieur Debenat, officier de galère et chevalier de l'Ordre militaire de Saint Louis*, op. cité, p. 522.

¹⁹² BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 50.

¹⁹³ BENAT (de), *Les ouvrages du sieur Debenat, officier de galère et chevalier de l'Ordre militaire de Saint Louis*, op. cité, p. 522.

l'assise d'un homme¹⁹⁴.

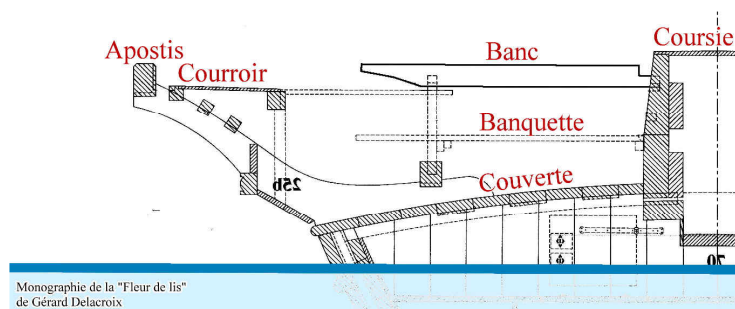


Figure III-3.2/23 – Installation d'un banc vu en coupe
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

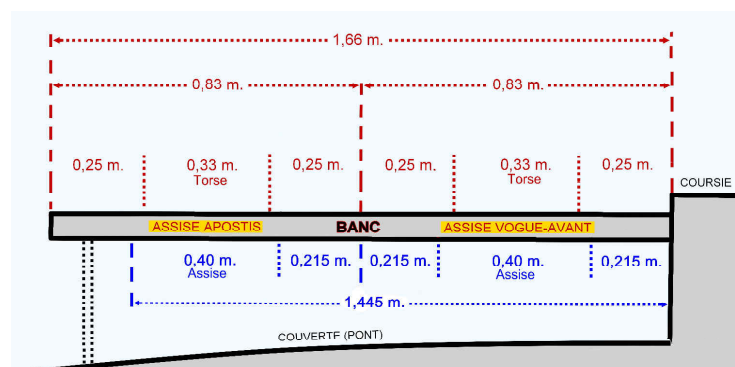


Figure III-3.2/24 – Schéma présentant les espaces nécessaires aux mouvements de deux rameurs assis sur un banc de la réale de Versailles (le banc est vu ici perpendiculaire à l'axe longitudinal du navire)
(Schéma Patrice Grimald)

La numérisation d'une vogue assise, effectuée en avril 2009 par un ingénieur spécialisé dans la modélisation informatique chez Thalès S.A.¹⁹⁵, a confirmé que chaque rameur – de taille 1,72 mètre – a besoin pour le libre mouvement de ses bras d'une largeur de 0,83 mètre (2 pi. 6 ou 7 po.) environ se décomposant ainsi¹⁹⁶ : 0,33 mètre de largeur de torse et 0,25 mètre de l'aisselle jusqu'au coude ; l'assise occupe une largeur de banc de 0,40 mètre. La longueur d'un banc sur lequel deux hommes assis côte-à-côte peuvent ramer est ainsi de 1,66 mètre (minimum pour assurer les assises : 1,44 mètre) comme l'illustrent schématiquement les figures III-3.2/23 et 24.

¹⁹⁴ ZYSBERG André et BURLET René, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^e siècle*, op. cité, p. 23.

¹⁹⁵ Etude réalisée avec la collaboration de MM. Delacroix et Huc.

¹⁹⁶ GRANDJEAN Etienne, *Précis d'ergonomie*, Les éditions d'organisation, Paris, 1983, p. 52 à 54. Les dimensions corporelles utilisées se rapportent à des hommes d'une taille moyenne de 1,75 mètre.

On peut constater que, quant bien même les bancs n'auraient pas été installés en « arêtes de poisson inversées » – éventualité peu probable sur la réale de Versailles ne serait-ce, par exemple, qu'au regard des contraintes imposées par l'installation des carreaux – la largeur hors tout de 5,51 mètre serait restée adaptée à l'installation de quatre rameurs assis de front, le bras externe de chaque apostis, dans sa plus grande envergure, ne dépassant que de 10 centimètres sur les deux courroirs : 4 rameurs (0,83 m. x 4 = 3,32 m.) + 2 courroirs (0,73 m. x 2 = 1,46 m.) + la coursie de 0,93 m. = 5,71 mètres. Il n'est pas impossible non plus que la coursie et/ou les courroirs aient pu être moins larges de quelques centimètres.

Sur la réale de Versailles, la longueur interne de la rame étant de 2,29 mètres, était-elle adaptée à l'action de deux hommes (c.f. paragraphe III-2.2₁A), un vogue-avant (près de la coursie) et un apostis (près de l'apostis) ?

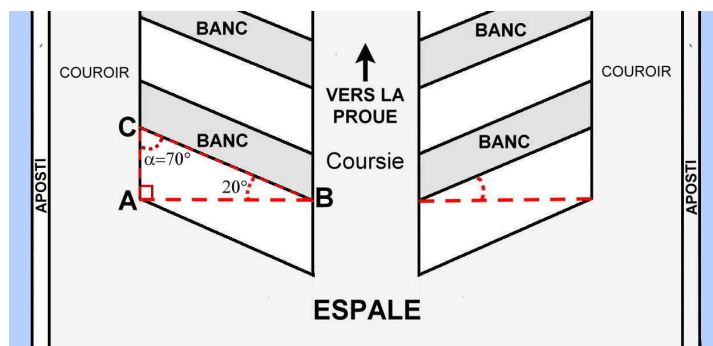


Figure III-3.2/25 – Schéma de disposition des bancs
(Schéma Patrice Grimald)

La largeur disponible pour les mouvements de la vogue d'un côté du navire est la suivante :

Largeur de l'escaume à la coursie (longueur du genou)	2,29 mètres
Largeur du courroir	0,73 mètre
Largeur disponible	1,56 mètre

Les bancs étaient disposés en « arêtes de poisson inversées » (figure III-3.2/25, c.f. aussi le second paragraphe de la note 196), les rameurs regardant vers la poupe, selon un angle de 20° – angle qui peut atteindre, selon les galères, jusqu'à 23-25° – de la perpendiculaire tirée depuis l'axe longitudinal du navire. Il est vraisemblable que cette disposition, ordinaire sur toutes les galères – conservée même au XVIII^{ème} siècle après que la position de vogue soit passée de debout à assis –, était appliquée sur la réale de Versailles.

La longueur BC nécessaire au débattement des bras des rameurs, projetée sur cette perpendiculaire en AB n'occupait en réalité sur la largeur du navire que la dimension suivante (figure III-3.2/25) :

$$\alpha = 90^\circ - 20^\circ = 70^\circ$$

$$\text{D'où, } \sin \alpha = AB / BC$$

$$0,9397 = AB / 1,66 \text{ m.}$$

$$AB = 1,56 \text{ mètre}$$

Ce résultat correspond exactement à la largeur disponible pour l'installation des bancs. Il confirme aussi que les bancs étaient disposés en « arêtes de poisson inversées ». La largeur hors tout de la réale de Versailles (5,51 mètres) permettait ainsi une vogue assise sur deux rangées de bancs aménagés pour deux rameurs installés côte-à-côte.

Cette constatation n'a rien d'inconcevable par rapport aux vogues ordinaires de l'époque considérée car les techniques évoluent progressivement, et cinquante ans plus tard, peut-être même avant mais certainement sur la dernière

génération des galères ordinaires, la vogue se pratiquera toujours assise¹⁹⁷. Il n'est pas impossible que déjà dans les années 1680 cette évolution ait été envisagée, particulièrement sur les petites unités proches des galiotes ou des brigantins, comme l'étaient les réales de la Seine et du Grand Canal.

Voguer debout nécessitait, en effet, un apprentissage véritable, difficile et dangereux, qui s'acquerrait initialement au bord d'un quai puis sur une galère réformée à faire des ronds entre Marseille et les îles au large : « La formation de la chiourme demandait de longs mois d'efforts [...]. Une expérience séculaire avait débouché sur une pédagogie qui savait rester prudente et échelonnait soigneusement les difficultés [...]. Le nouveau galérien devait [...] comprendre que la rame nécessitait d'autres qualités que la robustesse : dextérité, précision et économie du geste, sens du rythme et coordination »¹⁹⁸

- ♦ *Evaluation de l'interscalme minimum adapté à la vogue assise*

La vogue assise, si elle demandait davantage d'espace en largeur, du fait du débattement accru des bras, nécessitait, en revanche, moins de distance de banc à banc. L'étude numérique de cette vogue effectuée en mars et avril 2009¹⁹⁹ établit que la mesure minimum de l'interscalme pour une vogue assise, avec des rameurs d'une taille moyenne de 1,72 mètre, devait être de 3 pouces de moins que pour une vogue debout, soit 3 pieds 7 pouces 3 lignes ou 1,1706 mètre environ pour permettre le libre débattement des bras et des corps d'avant en arrière.

- ♦ *Longueur de la vogue et de l'espale, installation des carreaux*

Pour un interscalme de 1,17 mètre, la longueur de la vogue atteint, selon que la conception procède de treize ou de dix sept rames :

- Conception à treize rames

13 rames x 1,17 m. = 15,21 mètres

La longueur de la tente couvrant l'espale et la vogue est de 36 lèz, soit 17,54 mètres, correspondant à une longueur au sol de 17,25 mètres (c.f. paragraphe III-3.2_{1A}). La longueur de l'espale mesurée sur son axe longitudinal est alors :

17,25 m. – 15,21 m. = 2,04 mètres

- Conception à dix sept rames

17 rames x 1,17 m. = 19,89 mètres

Cette hypothèse s'avère ici inappropriée car cette mesure dépasse la

¹⁹⁷ BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 50.

¹⁹⁸ VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, op. cité, p. 177 et 178.

¹⁹⁹ Etude réalisée grâce à la collaboration avec MM. Gérard Delacroix et Bernard Huc.

longueur de la tente qui couvre la vogue et l'espale (17,25 mètres au sol).

De même, une éventuelle conception à douze rames s'avère ici, à nouveau, peu probable car, dans ce cas, la longueur de la vogue mesurerait (12 rames x 1,17 m.) 14,04 mètres, et celle de l'espale (17,25 m. – 14,04 m.) 3,21 mètres correspondant à 65% de plus que celle d'une galère ordinaire.

Il apparaît donc que la conception à treize rames est la plus probable, avec une vogue mesurant approximativement 15,21 mètres de long, et un espale 2,04 mètres sur l'axe central longitudinal du navire. Il convient de remarquer que ce résultat correspond à neuf centimètres près à la longueur de l'espale d'une galère ordinaire (1,95 mètre).

Quel serait, selon cette approche, le détail des mesures de l'espale de la réale de Versailles (figure III-3.2/26) ?

Longueur de l'allongement de l'espale A'C' sur la bande :

$$\begin{aligned}\operatorname{tg} \alpha &= A'B / A'C' \\ 2,7475 &= 2,29 \text{ m.} / A'C' \\ A'C' &= 0,83 \text{ mètre}\end{aligned}$$

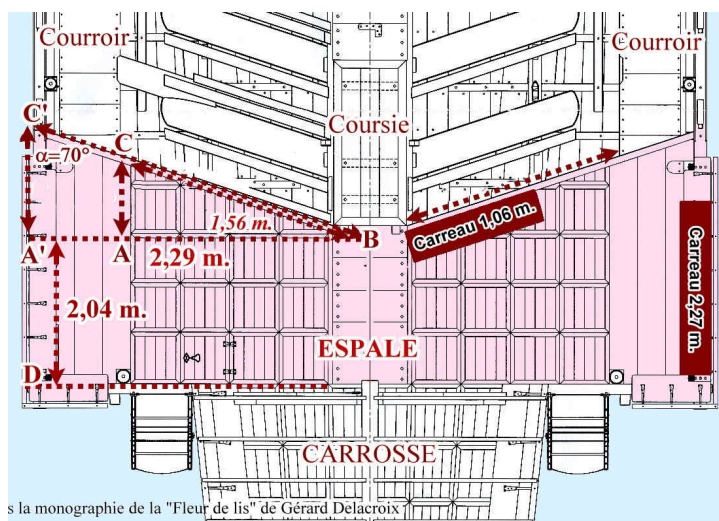


Figure III-3.2/26 – Installation des carreaux sur l'espale (côté droit) de la réale de Versailles
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Longueur de la bordure BC' avec la vogue :

$$\begin{aligned}\sin \alpha &= A'B / BC' \\ 0,9397 &= 2,29 \text{ m.} / BC' \\ BC' &= 2,44 \text{ mètres}\end{aligned}$$

Longueur de la bordure BC avec la vogue avant le courroir :

$$\sin \alpha = AB / BC$$

$$0,9397 = 1,56 \text{ m.} / \text{BC}$$

$$\text{BC} = 1,66 \text{ mètre}$$

Longueur de l'espale sur les bandes du navire (C'D) :

$$2,04 \text{ m.} + 0,83 \text{ m.} = 2,87 \text{ mètres}$$

De la sorte, un carreau long de 1,06 mètre peut être disposé sur l'espale, sur le segment BC limitant la zone de vogue (figure III-3.2/26), et celui de 2,27 mètre de long sur le bord de l'espale (segment C'D) à la place de l'assise habituellement disposée à cet emplacement. Un aménagement symétrique est implanté de l'autre côté du navire.

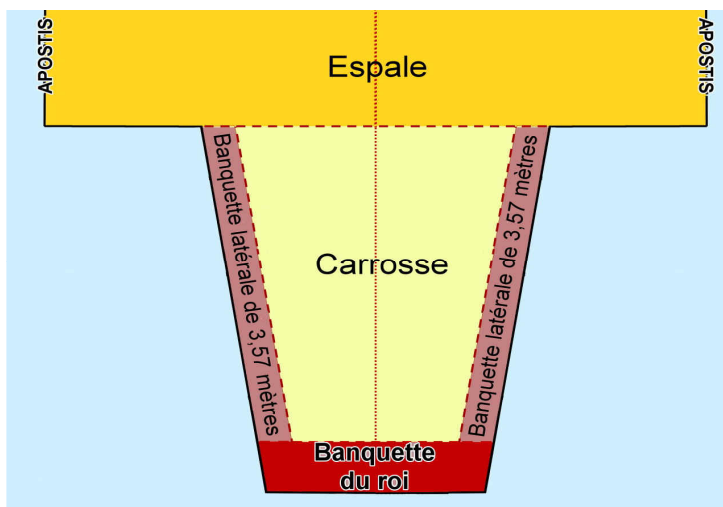


Figure III-3.2/27 – Installation des trois carreaux dans le carrosse
(Schéma Patrice Grimald)

La profondeur du tendelet de guérite mesurant 4,38 mètres (c.f paragraphe III-3.2₂B), celle du carrosse est approximativement identique. Les deux carreaux restant de 3,57 mètres de long doivent donc être adossés à ses parois latérales intérieures, et celui du roi (largeur 0,70 mètre) à la cloison du fond (figure III-3.2/27).

□ La rambade et la conille

Les deux premiers morceaux de la pavesade, disposée le long de l'espale et de la vogue, mesurent chacun 17,25 mètres représentant la somme de la longueur de ces deux zones. Le troisième morceau de la pavesade mesure donc (44,82 m. - 17,25 m.) 10,32 mètres, et la largeur de la vogue ou de la rambade 4,05 mètres (c.f. paragraphe III-3.2₁C). Il en ressort que le troisième morceau de la pavesade peut être composé des longueurs suivantes :

Sur la largeur de la rambade	4,05 mètres
Sur la longueur de la rambade (10,32 m. – 4,05 m.) / 2	3,14 mètres

La rambade dans sa longueur couvrant celle de la conille, on peut considérer que ces deux mesures sont équivalentes « à peu de différence ». La mesure ci-dessus vaut donc aussi pour la conille.

Il convient de remarquer que la dimension de celle d'une galère ordinaire était de 3,33 mètres, soit une différence minime de 9,5 centimètres de chaque côté de ce pavois.

3.2₃ SYNTHESE DES COHERENCES : VERS UNE HYPOTHESE COMPOSITE

A ce stade de la réflexion, la pertinence des informations suivantes semble confirmée par des faisceaux de présomptions :

A) LES DONNEES PRIMAIRES EMANANT DES ARCHIVES ET DE LA METHODE DES PROPORTIONS

Les constats effectués au long des pages précédentes portent donc à considérer que :

- ♦ La réale de Versailles était armée à treize rames,
- ♦ Sa largeur hors tout (d'escaume à escaume) mesurait une dimension identique à la longueur du segment extérieur de sa rame : 5,51 mètres.

B) APPROCHE DE QUELQUES COTES PARTICULIERES

Parallèlement, des documents d'archives et les recoupements qui ont pu être effectués entre diverses sources avérées (*l'Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, les *Comptes des bâtiments du Roi sous Louis XIV*, des courriers de Colbert et de Louvois, les enseignements tirés des galères ordinaires, etc.) ont permis d'approcher de façon plausible certaines des cotes du navire :

Longueur du carrosse	4,38 mètres
Longueur de la poupe	4,72 mètres
Cumul des longueurs de l'espale et du carrosse	17,25 mètres
Longueur de la conille	3,14 mètres
Longueur de la coque hors tambouret	25,11 mètres
Largeur hors tout	5,51 mètres
Hauteur du point d'appui de la rame sur l'eau	0,95 mètre

Ces résultats, qui proviennent de plusieurs logiques de conception, montrent que la réale de Versailles n'a pas été conçue seulement sur la base de la méthode ordinaire des proportions, et que plusieurs d'entre eux présentent des similitudes singulières avec les cotes des galères ordinaires. Il s'agit à présent de trouver la référence constituant le dénominateur commun de toutes les données avérées se rapportant à ce navire, qui les rend cohérentes et

interdépendantes.

La mesure principale à déterminer, celle dont dépendra la plupart des autres cotes de structure de la réale de Versailles, reste la longueur de la coque.

IV – TROISIEME ANALYSE,
FONDEE SUR LES PARTICULARITES DES « DEMI-GALERES » : UNE TROISIEME
HYPOTHESE DE CONCEPTION GENERALE

L'ouvrage du chevalier de Benat²⁰⁰, ancien officier des galères, publié en 1721, constitue une somme de près de mille pages se rapportant pour l'essentiel à des constatations techniques relevées dans les années 1680. Dans cet ouvrage, il fait mention de « demi-galères »²⁰¹ dont une de 122 pieds (39,63 mètres) de long armée à 20 bancs par bande, au sujet de laquelle René Burlet écrit : « Le bâtiment de 122 pieds est une galère ordinaire amputée de 6 bancs [...] »²⁰². Dans le domaine des demi-galères, René Burlet ajoute « Il faut admettre que nous sommes dans un domaine bien peu connu »²⁰³. La définition de cette population navale hétérogène reste imprécise, mais on peut considérer qu'elle est composée de navires plus petits que les galères ordinaires, disposant cependant des principaux aménagements qui en caractérisent l'allure, dont des unités mesurant la moitié de la longueur de celles-ci (23 mètres de coque).

L'étude des deux premières hypothèses de conception générale de la réale de Versailles conclut à une longueur de coque de 25 mètres environ. Elle peut donc être rattachée à cet ensemble qui se situait en marge des normes de construction en usage pour les galères standards. Que peut-on observer sur ces bateaux, qui permet d'appréhender leur principe de construction ?

4.1 LES « DEMI-GALERES »

Les demi-galères n'ayant pas fait l'objet de réglementation visant à imposer une standardisation, il est probable que, dans ce domaine plus encore que dans celui des galères de la flotte, leur conception ait dépendu de l'appréciation du maître-charpentier. Une méthode, cependant, peut être constatée, appliquée pour l'élaboration de certains de ces navires, que Debenat illustre avec sa demi-galère de 122 pieds. Le qualificatif de « semi-standardisé » pourrait lui être appliqué car elle procède des cotes des galères ordinaires sauf la longueur de la

²⁰⁰ BENAT (de), *Les ouvrages du sieur Debenat, officier de galère et chevalier de l'Ordre militaire de Saint Louis*, op. cité, p. 536 et 540 (Service Historique de la Défense, fonds Marine, Vincennes, MS 408).

²⁰¹ Ibidem, p. 131 et 132.

²⁰² BURLET René, « *Les galères au musée de la Marine* », op. cité, p. 88.

²⁰³ Ibidem, p. 89.

zone de vogue modifiée selon le nombre de rames demandé par l'armateur, sans que cet équipement produise de conséquence sur les différentes autres zones de la couverte.

D'autres navires témoignent de cette méthode hybride, telle la petite réale de la Seine ou la « galère en train d'appareiller ».

4.1₁ LA REALE DE LA SEINE

La galère réale (c.f. l'étendard réal et les trois fanaux de poupe) qui figure sur le tableau peint par van der Meulen (figures III-1.4/08 et 09, et III-4.0/01) constitue le seul exemple connu d'une vue de profil d'un bâtiment fluvial de ce type. Compte-tenu de la surface modique occupée par le bateau sur la toile, il va de soi que celui-ci ne peut pas figurer tous les détails de sa construction, et surtout représenter les proportions des différentes parties du bateau entre elles avec toute l'exactitude rigoureuse que l'on pourrait souhaiter.

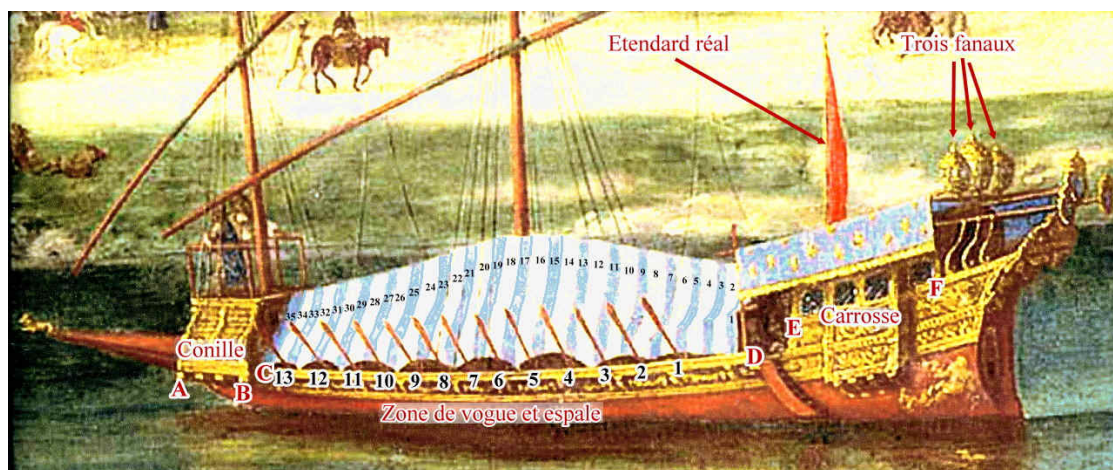


Figure III-4.1/01 – Réale de la Seine

(Adam Frans van der Meulen, « Vue du parc et du château de Saint-Cloud », troisième quart du XVII^{ème} siècle, détail – RMN, château de Versailles, MV6265 ; adaptation Patrice Grimald)

Le tambouret n'est pas visible du fait de la perspective. La longueur du navire se trouve quelque peu ramassée par une légère perspective, mais, à l'inverse, agrandie par un prolongement inhabituel de la timonerie dont il convient de faire abstraction car il ne participe en rien à la réflexion menée ici. Le carrosse est limité par la petite tenaille figurée en F (figure III-4.1/01).

En revanche, la qualité du dessin témoigne de l'acuité d'observation de cet artiste réputé, et du soin qu'il a porté à la description de son modèle.

Il apparaît que la tente ne couvre pas toute la longueur de l'espale, laissant vers sa limite arrière un espace équivalant à 1 lèz environ. On peut donc considérer que le navire présente deux caractéristiques intéressantes : une palamente de treize rames par bande, et une tente composée – potentiellement – de 36 lèz ... tout comme la réale de Versailles.

Quels sont ses rapports avec les dimensions d'une galère ordinaire ?

- ♦ La longueur de la coque correspondant à celle de la tente (espale+vogue) dépend, en grand part, du nombre de rames équipant chacun des deux types de navires.

Les zones comparables sur les couvertes des deux types de navires ne se rapportent donc qu'aux carrosses et aux rambades ou conilles, qui, sur une galère ordinaire, mesurent respectivement 4,38 mètres (c.f. paragraphe III-3.2₁E) et 3,33 mètres de long (c.f. paragraphe III-2.1₄A), c'est-à-dire une longueur totale de 7,71 mètres.

- ♦ L'étude effectuée sur les mesures de la représentation de la réale de la Seine fournit une longueur de coque – hors tambouret – de 25,5 centimètres, comprenant celle de la zone couverte par la tente qui, en CD, occupe 17,6 centimètres de la coque, soit (17,6 cm. / 25,5 cm.) 69,02% de celle-ci (figure III-4.1/02).

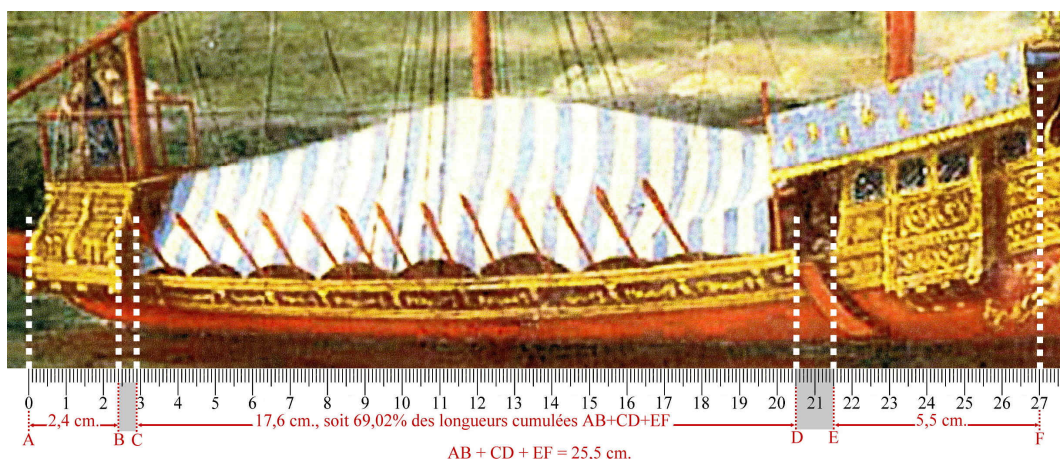


Figure III-4.1/02 – Evaluation des principales proportions de la réale de la Seine
(Détail du tableau d'Adam Frans van der Meulen - RMN, château de Versailles, MV6265 ; adaptation Patrice Grimald)

La longueur cumulée de son espale et de sa zone de vogue, représentée par celle de sa tente atteignait « à peu de différence » (36 lèz x 0,4873 m.) 17,54 mètres. Compte tenu du coefficient d'allongement de la tente, constaté au paragraphe III-3.2₁A, cette mesure correspond à une longueur sur la couverte, en CD, de (17,54 m. / 1,0168) 17,25 mètres, qui représente 69,02% de la longueur de la coque hors tambouret.

Selon ces données, la longueur de la coque hors tambouret (désignée par x) de la réale de la Seine devait mesurer :

$$0,6902x = 17,25 \text{ m.} \quad x = 24,99 \text{ m.}$$

Si, de cette dimension est soustraite la longueur cumulée de son espale et de sa zone de vogue, équivalente à celle d'une tente de 36 lèz – comme celle de la réale de Versailles –, la longueur résiduelle correspondant à la somme de celles de son carrosse et de sa conille atteint (24,99 m. – 17,25 m.) 7,74 mètres.

Cette dernière dimension est égale (à 3 centimètres près) à la mesure

correspondante sur une galère ordinaire (7,71 mètres).

Il importe aussi de constater la proximité des longueurs de coque, hors tambouret, des deux petites réales :

- ♦ Longueur estimée de la coque hors tambouret
de la réale de la Seine 24,99 mètres
- ♦ Longueur estimée de la coque hors tambouret
de la réale de Versailles (c.f. § III-3.2₃B) 25,11 mètres

soit une différence de 12 centimètres.

Il est tout-à-fait possible que la réale de la Seine ait préfiguré celle du Grand Canal, et que cette dernière ait profité de l'expérience acquise sur la Seine pour la conception générale de son architecture. Les deux navires dépendirent de la même administration²⁰⁴, et le sieur Consolin, capitaine du Canal entre 1669 et 1686, connu vraisemblablement ces deux galères fluviales. Il put émettre toutes recommandations de nature à transmettre le savoir-faire acquis de la première à la seconde.

4.1₂ LA « GALERE EN TRAIN D'APPAREILLER »

Dans le domaine des demi-galères, il est intéressant aussi d'examiner (figure III-4.1/03) l'huile sur toile (modèle pour une tapisserie) de David Teniers II et



Figure III-4.1/03 – Galère du XVII^{ème} siècle armée à quatorze rames
(« Prince sur une galère en train d'appareiller », par David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile, XVII^{ème} siècle – RMN)

²⁰⁴ Rappel : « 1^{er} avril 1671 - 10 janvier 1672, au sr. Consolin, capitaine des vaisseau et galère du roi sur la Seine et sur le canal de Versailles [...] » (GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du roi sous Louis XIV*, op. cité, année 1672).

Jan van Kessel peint au XVII^{ème} siècle, qui présente un « Prince sur une galère en train d'appareiller »²⁰⁵. Peut-être le navire est-il de l'Ordre de Malte si l'on en croit sa bannière – ou bandière – de trinquet²⁰⁶ rouge à la croix blanche à huit pointes. Bien que présentant certains éléments de construction – et surtout de décoration – qui diffèrent de ceux employés en France, le dessin mérite la plus grande attention car le navire représenté est armé à quatorze rames, c'est-à-dire une de plus seulement que la réale de Versailles, et son image fournit une bonne idée du rapport de taille entre ses différents ensembles et la stature humaine. De surcroît, on peut y relever les caractéristiques suivantes (figures III-4.1/03 et 04) :

- ♦ La longueur du carrosse – ou plutôt la proportion de celui-ci par rapport à la longueur de la coque – est beaucoup plus développée que ce qui ressort d'un aménagement réglé par la méthode des proportions.
- ♦ La poupe a été construite en tableau droit, comme celle qui apparaît sur les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale.

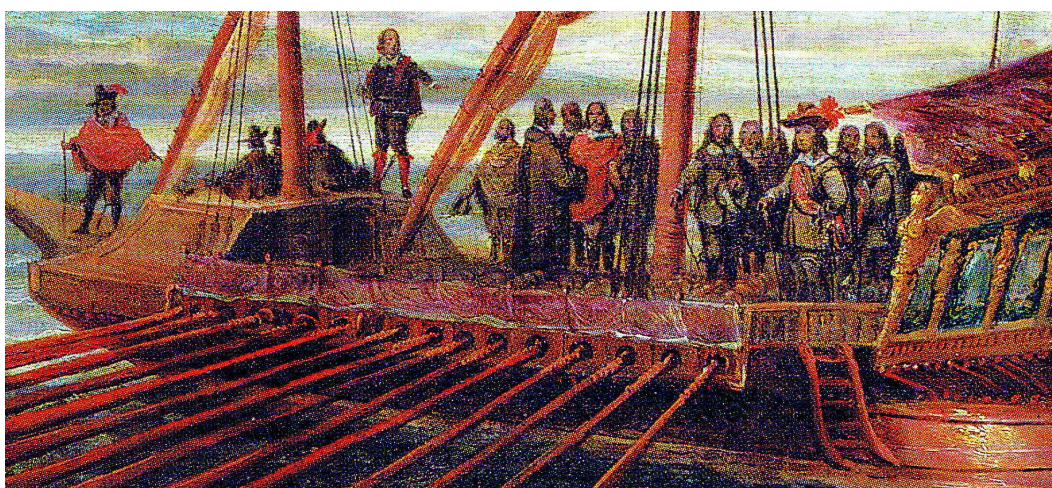


Figure III-4.1/04 – Galère du XVII^{ème} siècle armée à quatorze rames (détail)
(« Prince sur une galère en train d'appareiller », modèle pour une tapisserie, par David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile, XVII^{ème} siècle – RMN)

- ♦ La hauteur réduite de la rambade, qui s'explique par le peu d'activité à effectuer sur la conille, comme dans le cas de la réale de Versailles. Il est certain aussi qu'au regard des dimensions du navire, l'élévation – et le volume – moindre de la rambade participe à une harmonie générale de l'ensemble.
- ♦ Une courte pavesade apparaît, longeant la bande senestre de la galère.
- ♦ Il est évident que les rameurs voguent en position assise.

Il est extrêmement vraisemblable que l'image générale de la réale de Versailles ait présenté des proportions et des volumes généraux très proches de ceux du

²⁰⁵ SIMEON Nicolas, *Louis XIV et la mer*, op. cité, p. 55.

²⁰⁶ Les bannières ou bandières, dont les hampes prolongeaient les arbres, avaient pour fonction de marquer la « nationalité » de la galère.

navire représenté sur ce tableau.

4.1₃ PRESOMPTIONS (JUSQU'AU COEFFICIENT DE REDUCTION REALE DE VERSAILLES / GALERE ORDINAIRE)

Le mode de conception constaté dans cette troisième hypothèse revient à construire une coque d'une longueur identique à celle d'une galère ordinaire amputée d'un certain nombre de rames, la largeur hors tout, d'escaume à escaume, restant fonction de la longueur du segment extérieur de celles-ci (c.f. paragraphe III-2.2₂A).

Cette hypothèse est vraisemblablement celle qui a présidé à la conception de la réale de Versailles. Elle intègre et concilie les deux précédentes hypothèses, ainsi que toutes les autres informations tirées des archives, relatives au nombre et à la position des rames et des rameurs, à la largeur du navire, aux panneaux décoratifs, à la tente, aux tendeleets et couverture, aux carreaux, pavesades, banderoles.

La troisième méthode de conception générale, et les constatations effectuées dans les pages précédentes résumées aux paragraphes III-3.2₃A et B, laissent présumer que la longueur de la réale de Versailles a résulté de l'application des cotes d'une galère ordinaire hormi la longueur de l'espace de vogue aménagé pour treize rames par bande seulement. Selon cette logique, la longueur de sa coque était :

Longueur de la poupe	4,72 mètres
Longueur espale+vogue (c.f. paragraphe III-3.2 ₁ A)	17,25 mètres
Longueur de la conille	3,33 mètres
Longueur du tambouret	4,22 mètres
Longueur de la coque	29,52 mètres

Il ressort de ce résultat un coefficient de réduction de la longueur de la coque de la réale de Versailles par rapport à celle d'une galère ordinaire de :

$$29,52 \text{ m.} / 46,77 \text{ m.} = 0,6312$$

Ces résultats suscitent les remarques et rappels suivants :

- ♦ Il est intéressant de remarquer que si cette longueur de coque, intégrant la longueur d'une vogue de treize rames, était obtenue dans le cadre d'une stricte application de la méthode des proportions, elle procéderait d'une logique de conception à \approx dix sept rames : en effet, dans cette méthode la longueur de la coque représente 143,68% de celle de la vogue (c.f. paragraphe III-2.1₄A). Avec le même ratio, la longueur de coque de 29,52 mètres calculée ci-dessus équivaut à une longueur de vogue de (29,52 m. / 1,4368) 20,55 mètres correspondant à un nombre de rames – pour un

interscalme standard de 1,2518 mètre – de (20,55 m. / 1,2518 m.) 16,42 rames. Selon cette observation, il apparaît que cette troisième hypothèse de conception est conciliable, quant aux proportions générales conditionnant la longueur de la coque du navire, avec les deux premières, à treize et à dix sept rames.

- ♦ Pour mémoire : la longueur de la poupe est arrêtée à 4,72 mètres, et la profondeur du tendelet de guérite se trouve porté dans l'*Inventaire* pour 4,38 mètres, soit une différence de 34 centimètres (1 pi. environ). Sur une galère ordinaire, un écart de 40 centimètres environ sépare le fond du carrosse et le capion de proue (c.f. paragraphes III-3.2₁E et III-3.2₂B).
- ♦ Le cumul des longueurs de l'espale et de la vogue étant de 17,25 mètres, et la part de l'espale dans ce total étant de 1,95 mètre, la longueur de la vogue était :

$$17,25 \text{ m.} - 1,95 \text{ m.} = 15,30 \text{ mètres}$$

L'interscalme mesurait donc :

$$15,30 \text{ m.} / 13 \text{ rames} = 1,1769 \text{ mètre}$$

Cette dimension, inférieure à l'interscalme standard d'une vogue debout (1,2518 mètre), est adaptée à une vogue assise dont la longueur minimum est de 1,17 mètre (c.f. paragraphe III-3.2₂B).

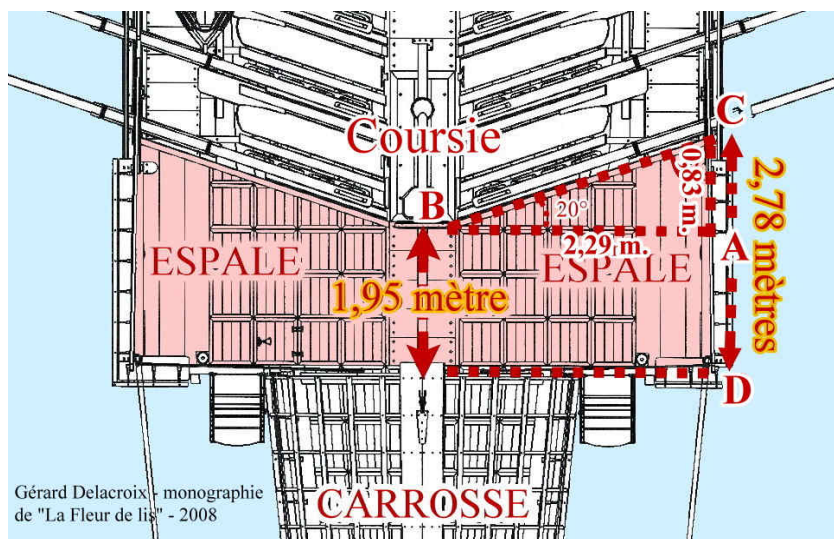


Figure III-4.1/05 – Largeur à la bande de l'espale de la réale de Versailles
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

- ♦ La longueur de l'espale d'une galère ordinaire mesurait 1,95 mètre sur son axe central. Du fait de l'inclinaison des bancs à 20°, elle atteignait sur la bande de la réale de Versailles la mesure CD suivante (figure III-4.1/05) :

$$AC = 0,83 \text{ mètre (c.f. paragraphe III-3.2}_2\text{B)}$$

$$CD = 0,83 \text{ m.} + 1,95 \text{ m.} = 2,78 \text{ mètres}$$

Cette dimension confirme la possibilité d'installer les carreaux de 1,06

mètre et de 2,27 mètres sur l'espale.

- ♦ La longueur totale de la pavesade mesurait 44,82 mètres, et celle des emplacements où elle était fixée présentait, d'après les dimensions évaluées ci-dessus, les mesures suivantes :

Longueur de la bande droite de l'espale et de la vogue	17,25 mètres
Longueur de la bande senestre de l'espale et de la vogue	17,25 mètres
Longueur de la bande droite de la rambade (conille)	3,33 mètres
Longueur de la bande senestre de la rambade (conille)	3,33 mètres
Largeur de la rambade	4,05 mètres
Total	45,21 mètres

La différence entre ce résultat et la longueur totale de la pavesade telle qu'indiquée dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV* est de (45,21 m. - 44,85 m.) 39 centimètres, soit environ 6 centimètres aux extrémités de chaque morceau.

On peut considérer que les écarts modiques constatés entre les mesures d'une galère ordinaire et celles, calculées ici, des réales de la Seine et de Versailles – la première préfigurant la seconde sur plusieurs points –, ne sont pas de nature à invalider cette hypothèse.

Tout à l'inverse, nous avons vu que le coefficient de réduction obtenu par le quotient de la longueur de la coque calculée dans le présent paragraphe, et de celle d'une galère ordinaire (29,52 m. / 46,77 m.) est de 0,6312 c'est-à-dire qu'il est identique, à 0,0049 près, à celui résultant du quotient de la longueur de la rame de la réale de Versailles et de celle d'une galère ordinaire (24 pi. / 37 pi. 8 po. 9 li. = 0,6361 ; c.f. paragraphe III-2.2_a). Cette analogie est essentielle : « En premier lieu, on observe que la longueur de capion à capion [qu'elle résulte directement ou non de l'interscalme et du nombre de rames] représente la dimension de référence à partir de laquelle sont définies, directement ou indirectement, toutes les autres dimensions principales du bâtiment selon un système de proportions simples »²⁰⁷.

La longueur de capion à capion – mesurée entre leurs faces internes – constituant la base de tous les calculs à venir, en particulier de ceux décrits dans le *Manuel de construction des galères-1691*, le coefficient de réduction employé pour la suite de l'étude, entre les éléments d'une galère ordinaire et ceux de la réale de Versailles, sera celui résultant du rapport entre les longueurs des coques, c'est-à-dire 0,6312.

Qu'en est-il, enfin, de cette troisième hypothèse par rapport aux dimensions relevées sur les gouaches de la Bibliothèque nationale ? Confirment-elles la cohérence de ses résultats et des présomptions qui s'y attachent ?

²⁰⁷ RIETH Eric, *Le maître gabarit, la tablette et le trébuchet*, CTHS, Paris, 1996, p. 84.

4.2 COHERENCE DE CETTE TROISIEME HYPOTHESE AVEC LES DIMENSIONS DU NAVIRE REPRESENTÉ SUR LES GOUACHES DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE

Une vue d'artiste d'un projet de construction ne représente généralement pas exactement celle-ci sous sa forme finie. Il en va de même pour les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale qui préfiguraient la petite réale commandée pour le Grand Canal en 1685 (c.f. paragraphe III-1.4₁a). Quelques écarts marginaux par rapport à l'objet final ne dénaturent cependant pas l'image d'ensemble qu'elles proposent, cohérente avec les témoignages d'époque livrés par les archives.

La concordance entre les dimensions issues de la troisième hypothèse de conception générale de la réale de Versailles, et celles du navire dessiné sur les deux gouaches conservées à la Bibliothèque nationale peut être observée de deux façons complémentaires :

- ♦ Sur la superposition de la poupe dessinée par l'artiste, et de celle définie par un plan de galère ordinaire,
- ♦ De façon plus précise, sur l'équivalence des mesures relevées sur les gouaches de la Bibliothèque nationale et des cotes correspondantes mentionnées dans des documents d'archives, après avoir défini l'échelle de concordance entre les deux sources.

4.2₁ CONCORDANCE DE L'ASPECT GENERAL : SUPERPOSITION DES POUPES

En superposant l'image de la poupe de la *Fleur de lis* (figure III-4.2/01) tracée par ordinateur par Gérard Delacroix à partir des cotes authentiques d'une galère ordinaire de la flotte, et de celle du navire représenté sur la gouache montrant la poupe vue de face – les deux dessins étant exactement calés apostis sur apostis –, il apparaît que les lignes maîtresses des deux galères concordent parfaitement, sauf l'écart que l'on peut remarquer à la poupe entre les hauteurs du grand tendelet. La taille humaine restant la hauteur de référence de celui-ci sur les deux navires, elle reste invariable et apparaît donc proportionnellement plus grande sur la représentation de la galère de 5,51 mètres de large que sur l'autre dont la largeur atteint 8,49 mètres.

Les ratios de réduction des largeurs hors tout et des hauteurs de capion de poupe ($1/10^{\text{ème}}$ de la longueur de la coque – c.f. *Un manuel de construction des galères*, p. 5) entre une galère réale de la flotte et la réale de Versailles montrent l'homothétie des deux bâtiments :

	Galère Ordinaire	Réale de Versailles	Ratio de réduction de la réale de Versailles
Largeur hors tout (escaume à escaume)	8,49 m.	5,51 m.	0,65

Hauteur du capion de poupe	}	4,68 m.	2,95 m.	0,63
Ratio entre les deux mesures (hauteur/largeur)	}	0,55	0,54	

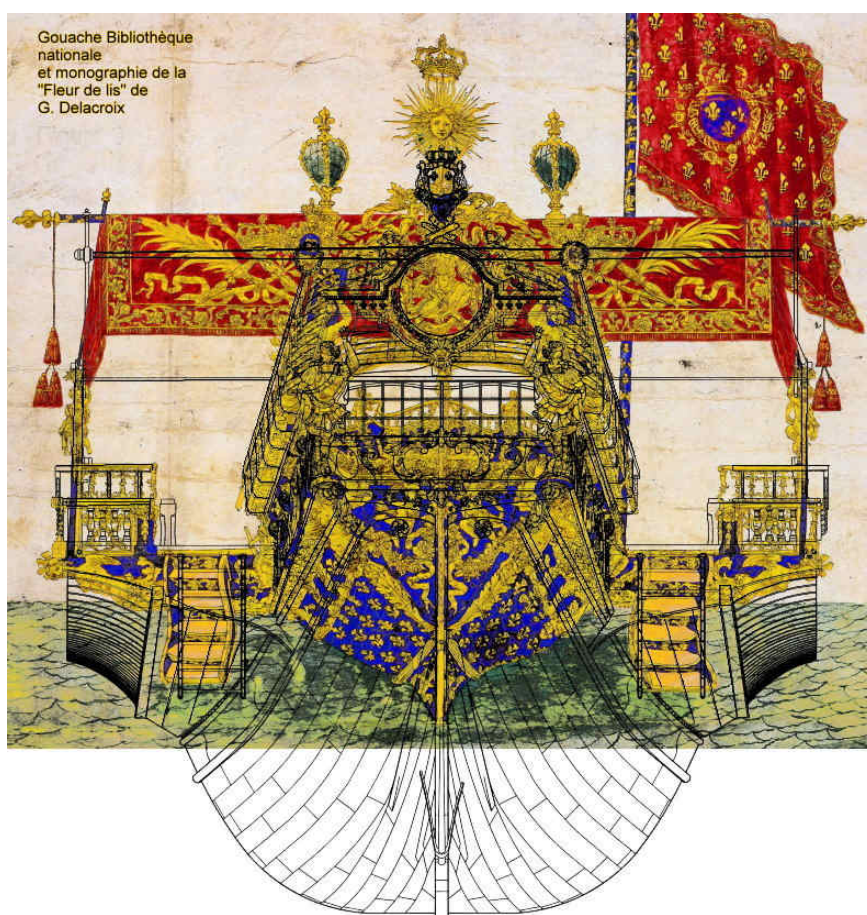


Figure III-4.2/01 – Superposition du dessin (poupe vue de face) conservé à la Bibliothèque nationale (Ic 49, rés. B7 - bristol FT5), et du plan de la « Fleur de lis » (Gérard Delacroix)
(Adaptation Patrice Grimald)

4.2.2 EXTRAPOLATION DES MESURES DU NAVIRE REPRESENTÉ SUR LES GOUACHES DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE

Avant tout, il s'agit d'établir l'échelle permettant ensuite d'effectuer l'extrapolation aux dimensions théoriques du navire des principales mesures relevées sur ces dessins, afin de comparer les premières avec les cotes présumées de la réale de Versailles.

A) ECHELLE DES DESSINS

L'élément le plus emblématique des dessins, auquel leur auteur a certainement porté la plus grande attention, est l'étendard réal. Il devait être reproduit, très

vraisemblablement, de telle façon qu'il respecte des proportions appropriées par rapport aux mesures en usage pour les réales de la flotte. De fait, les proportions suivantes peuvent être constatées entre les deux navires :

	Réale de Versailles (a)	Réale de la flotte (b)	Ratio a/b
Longueur de la coque ²⁰⁸	29,52 m.	170 pi. soit 55,22 m.	0,53
Longueur de l'étendard ²⁰⁹	8,5 pi. soit 2,76 m.	16 pi. soit 5,20 m.	0,52
Hauteur de l'étendard ²¹⁰	6,5 pi. soit 2,11 m.	14 pi. soit 4,55 m.	0,46

Ce dernier ratio diverge sensiblement des deux précédents, mais, si la hauteur de l'étendard réel mentionné par Bénat respectait la règle posée par Barras de La Penne, à savoir « Il [l'étendard réel] a un quart de battant plus que de guindant, c'est-à-dire plus de largeur [longueur] que de hauteur »²¹¹, celle-ci devrait être de :

$$5,20 \text{ m.} / 1,25 = 4,16 \text{ mètres}$$

et le troisième ratio en question serait alors :

$$2,11 \text{ m.} / 4,16 \text{ m.} = 0,51$$

très proche des deux premiers.

Les mesures de l'étendard de la réale de Versailles suivent, quant à elles, les prescriptions de Barras de La Penne :

$$8,5 \text{ pi. ou } 2,76 \text{ m.} / 1,25 = 2,21 \text{ mètres}$$

soit un écart minime de 10 centimètres par rapport à la hauteur de 6,5 pieds (2,11 mètres) mentionnée dans l'*Inventaire*.

Ses termes, à ce sujet, sont les suivants : « Le grand estendart royal²¹², de 8

²⁰⁸ Longueur d'une réale armée à trente bancs (FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, II la description des galères*, 1, op. cité, p. 96.

²⁰⁹ DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat*, seconde partie, op. cité, p. 899, 900 et 927 ; GUIFFREY Jules, *Inventaire des Bâtiments du Roi*, op. cité, année 1686.

²¹⁰ Ibidem

²¹¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, V La description des galères*, 2, op. cité, p. 191.

²¹² L'emploi de ce mot montre que le rédacteur de l'*Inventaire* n'était pas familiarisé avec les galères, Barras de La Penne illustre expressément cette carence : « On dit *etendart real* et non *royal*, comme quelques uns disent et écrivent, parce que la galere qui porte cet etendart se nomme *Reale* et non *Royale*. L'usage l'a ainsy établi de tout tems ; c'est un terme

pieds ½ [2,76 mètres], sur 6 pieds ½ [2,11 mètres] [...] ». L'étendard réal avait « plus de battant que de guindant, c'est-à-dire plus de largeur que de hauteur »²¹³, sa hauteur était donc de 2,11 mètres.

Il convient de souligner ici l'absence de précision apportée par le rédacteur de l'*Inventaire* quant à l'attribution à la hauteur ou à la largeur de l'étendard des mesures qu'il mentionne : pour lui, étant donné les usages, elle relève de l'évidence qu'il est inutile de rappeler. La même pratique a pu être appliquée dans les mentions relatives au grand tendelet et à la couverture.

Sur la gouache montrant la poupe de la réale de Versailles vue de face, la hauteur de l'étendard est de 12,8 centimètres (12,2 centimètres sur celle qui présente le navire en perspective). Ces données permettent de calculer une échelle de transposition :

$$2,11 \text{ m.} / 0,128 \text{ m.} = 16,48$$

1 centimètre relevé sur les dessins correspond à 16,48 centimètres dans la réalité théorique.

La hauteur véritable (à échelle 1) de l'étendard réal qui domine le navire présenté en perspective est alors :

$$0,122 \text{ m.} \times 16,48 = 2,01 \text{ mètres}$$

L'écart avec la mesure correspondante de l'*Inventaire* est de 10 centimètres.

B) MESURE DE LA POUPE, ET LARGEURS DU GRAND TENDELET

Sur la base de cette échelle, quelques éléments relevés sur la gouache figurant la poupe vue de face (figure III-4.2/02) peuvent être transposés ainsi :

	Relevé sur la gouache	Transpo- sition à échelle 1	Mesures réelles présumées	Ecart sur chaque bande
Largeur d'escaume à escaume	37,2 cm.	6,13 m.	≈5,51 m.	+31,0 cm. par côté
Distance entre les deux grandes batayoles	35,7 cm.	5,88 m.	≈5,51 m.	+18,5 cm. par côté

consacré, non seulement sur les galères de France, mais sur celles de toutes les nations. Si un homme du métier s'avisait de dire *royal* ou *Royale*, les gens de la profession en riroient ; ils disent tous *real* et *Reale*. On ne dit pas non plus *pavillon real* ni *etendart de Patrone* ; quoique ces expressions se trouvent dans quelques ordonnances de Louis 14 et dans des lettres des ministres, elles ne sont point d'usage. Il faut dire *etendart real* et jamais *pavillon real*. (FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne, V La description des galères*, 2, op. cité, p. 190 et 191).

²¹³ Ibidem, p. 191

Largeur du plat avant du grand tendelet	35,4 cm.	5,83 m.	≈5,51 m.	+16,0 cm. par côté
Largeur du plat arrière du grand tendelet	32,8 cm.	5,41 m.		
Hauteur des demi-pans arrière du grand tendelet	5,4 cm.	0,89 m.	0,82 m.	+ 7,0 cm.
Hauteur de l'entrée du carrosse	10,4 cm.	1,71 m.	≈1,92 m.	-21,0 cm.

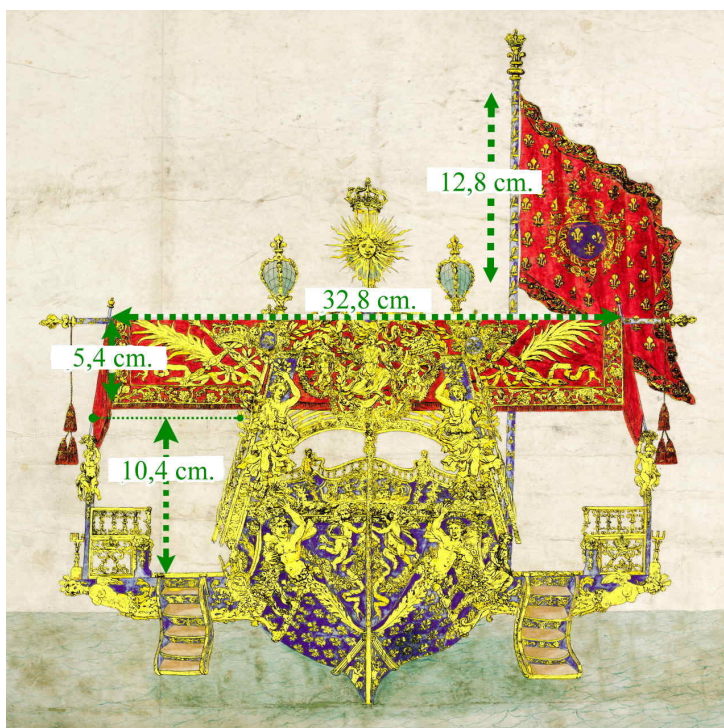


Figure III-4.2/02 – Mesures du grand tendelet relevées sur la gouache présentant la poupe de face
(BNF, Ic 49, rés. B7-bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)

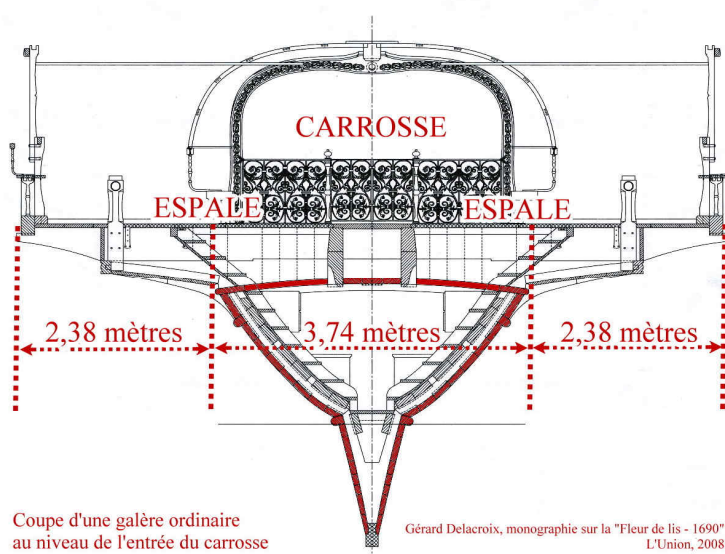


Figure III-4.2/03 – Décomposition de la largeur d'une galère ordinaire au niveau de l'entrée du carrosse ou de l'espale
(Gérard Delacroix, monographie de la « Fleur de lis », L'Union, 2008, adaptation Patrice Grimald)

Il apparaît que le navire représenté sur la gouache est légèrement plus large qu'il ne devrait être pour figurer exactement, à cette échelle, la réale de Versailles. Cette longueur d'escaume à escaume se décompose en trois segments (figure III-4.2/03). La comparaison des mesures de ces segments, entre celles relevant d'une galère ordinaire, celles relevant de la réale de Versailles, et celles du navire présenté sur la gouache de la Bibliothèque nationale, permet de comprendre d'où provient l'écart constaté :

	Largeur de la coque au niveau de l'entrée du carrosse	Longueur de l'espale visible à droite du carrosse	Longueur de l'espale visible à gauche du carrosse	Longueur d'escaume à escaume
Mesures d'une galère ordinaire	3,74 m.	2,38 m.	2,38 m.	8,50 m. (exact 8,49 m.)
% représenté par chaque segment	44%	28%	28%	100%
Mesures des trois segments de la réale de Versailles répartis selon les % ci-dessus (x 0,6312)	2,43 m.	1,54 m.	1,54 m.	5,51 m.
Mesures relevées sur le navire figuré sur la gouache (poupe vue de face)	0,18 m.	0,092 m.	0,10 m.	0,372 m.
Transposition de ces mesures à l'échelle de la réale de Versailles (x 16,48)	2,97 m.	1,51 m.	1,65 m.	6,13 m.
Comparaison entre les mesures obtenues pour la réale de Versailles avec les deux procédés ci-dessus	+ 0,54 m.	- 0,03 m.	+ 0,11 m.	+ 0,62 m.

Les 62 centimètres d'écart proviennent, non des deux segments visibles de l'espale de part et d'autre du carrosse (différence de : 11 cm. – 3 cm. = 8 cm.), mais essentiellement d'une largeur excessive apportée à la coque du navire représenté sur la gouache. Le dessinateur a figuré les bords de celle-ci, en largeur, plus en avant de l'emplacement où se situe l'entrée de l'espale, où elle est élargie de 27 centimètres sur chaque bande.

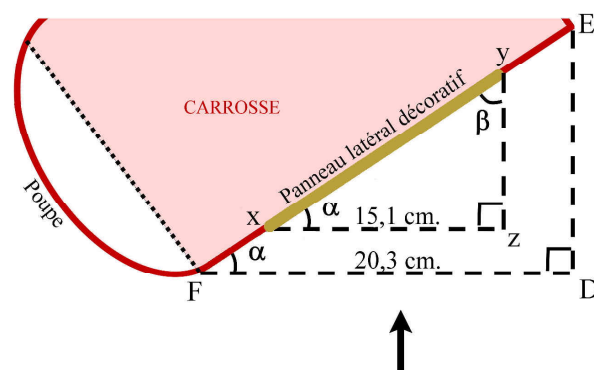
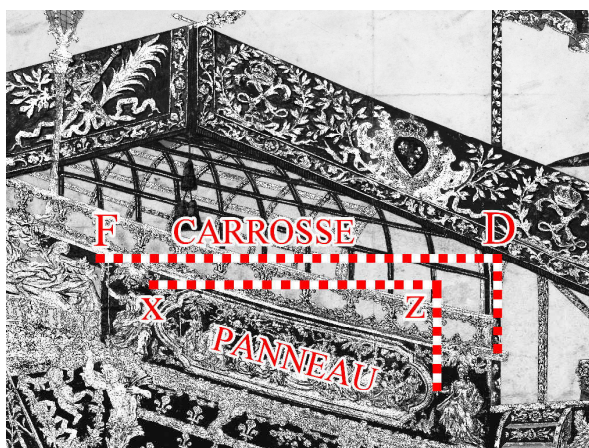
Par ailleurs, le grand tendelet représenté sur la même gouache est un peu trop bas par rapport aux côtes présumées de la réale de Versailles, mais sans jamais s'en éloigner de façon irrecevable.

On peut constater aussi que les mesures du grand tendelet suggèrent qu'il a été dessiné en forme de trapèze, le bord avant de son plat étant plus large de près de (5,83 m. / 5,41 m.) 8% que celui de l'arrière.

c) ANGLE DE PERSPECTIVE, ET LONGUEUR DU CARROSSE

Pour extrapoler à l'échelle 1 les mesures du dessin de la réale de Versailles figurée de côté, il convient en premier lieu de les transposer sur un axe perpendiculaire à la vue de l'observateur, et pour ce faire de définir l'angle de

perspective selon lequel le navire a été représenté afin de supprimer les effets de celui-ci.



Projection sur un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la vue

Figures III-4.2/04 et 04 bis – Perspective du carrosse et du panneau décoratif latéral tel que présenté sur le dessin correspondant conservé à la Bibliothèque nationale
(Schéma Patrice Grimald)

La largeur du bord arrière du plat du grand tendelet calculée au paragraphe précédent, tracée en BC sur la figure III-4.2/05 bis ci-dessous, est de 5,41 mètres. La même largeur relevée sur le dessin en perspective, figurée en AC, est de 21,0 centimètres, soit (0,210 m. x 16,48) 3,46 mètres transcrits à l'échelle 1. L'angle de perspective α peut être calculé ainsi :

$$\begin{aligned}\sin \alpha &= AC / BC \\ 3,46 \text{ m.} / 5,41 \text{ m.} &= 0,6396 \\ \alpha &= 39,76^\circ\end{aligned}$$

La mesure de la longueur du carrosse – figurée en EF sur la figure III-4.2/04 bis – relevée sur le segment DF du dessin en perspective est de 20,3 centimètres, soit (0,203 m. x 16,48) 3,35 mètres transcrits à échelle 1.

Etant donné l'angle de perspective α de $39,76^\circ$, la profondeur du carrosse peut être calculée ainsi :

$$\cos \alpha = DF / EF$$

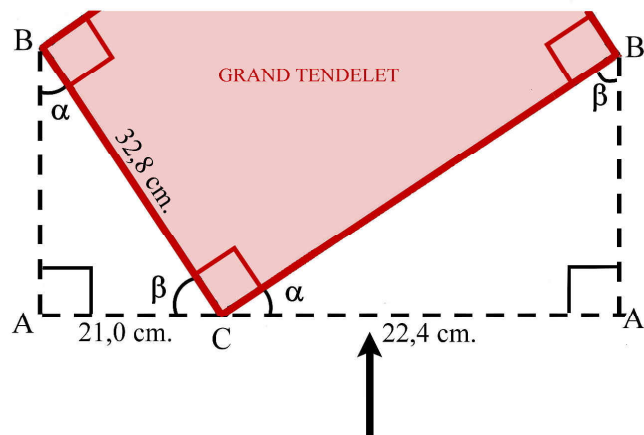
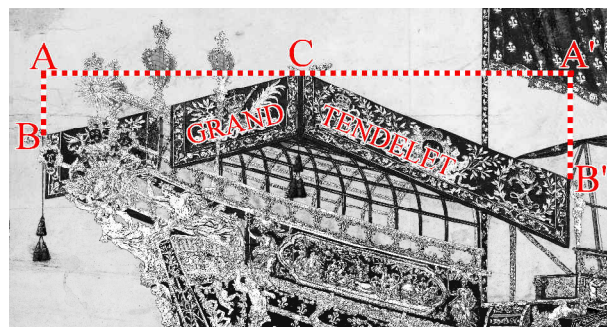
$$0,7687 = 3,35 \text{ m.} / EF$$

$$EF = 4,36 \text{ mètres}$$

Ce résultat est identique à la dimension correspondante mentionnée dans l'*Inventaire* (4,38 mètres).

D) PROFONDEUR DU GRAND TENDELET

La mesure de la profondeur du grand tendelet – représentée en B'C sur la figure III-4.2/05 bis (donc hors les demi-pans arrière) – relevée sur le segment A'C du dessin en perspective est de 22,4 centimètres, soit (0,224 m. x 16,48) 3,69 mètres transcrite à échelle 1.



Projection sur un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la vue

Figures III-4.2/05 et 05 bis – Perspective du grand tendelet tel que présenté sur le dessin correspondant conservé à la Bibliothèque nationale
(Schéma Patrice Grimald)

Etant donné l'angle de perspective α de $39,76^\circ$, la profondeur réelle du grand tendelet peut être calculée ainsi :

$$\cos \alpha = A'C / B'C$$

$$0,7687 = 3,69 \text{ m.} / B'C$$

$$B'C = 4,80 \text{ mètres}$$

Ce résultat correspond à la dimension mentionnée dans l'*Inventaire* pour la

« profondeur » du grand tendelet, 15 pieds soit 4,87 mètres, c'est-à-dire pour la zone recouverte par celui-ci, la hauteur des demi-pans arrière venant s'ajouter à cette profondeur pour définir la longueur totale de l'étoffe, conformément à la définition donnée à ce mot à la fin du XVII^{ème} siècle.

Nous avons vu, au paragraphe III-3.2₁E, que l'écart entre la longueur totale du berceau de poupe d'une galère ordinaire – que recouvrait son grand tendelet, et donc la profondeur (hors pans arrière) de celui-ci – et la profondeur du grand tendelet de la réale de Versailles était de (5,03 m. – 4,87 m.) 16 centimètres. Il est possible, peut être même probable, par conséquent, que la dimension notée dans l'*Inventaire* à ce sujet ne comporte pas la hauteur des deux demi-pans arrière qui devait être identique à celle des deux pans latéraux (0,82 mètre ; c.f. paragraphe III-3.2₁E)²¹⁴.

Il convient, aussi, de remarquer, sur la gouache présentant la réale en perspective, que le carrosse comporte dix guérites au lieu des neuf habituelles (une onzième se trouvant au-delà vers la poupe). Cette disposition illustre-t-elle un agrandissement de celui-ci ou une réduction des intervalles entre les



Figures III-4.2/06 et 06 bis – Surimpressions des guérites apparaissant sur le grand tendelet de la réale de Versailles figurant sur les gouaches de la Bibliothèque nationale
(BNF, Ic 49, rés. B7-bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)

guérites ? Cette dernière alternative est vraisemblable puisque la longueur du carrosse relevée sur la gouache correspond effectivement à la mesure réelle retenue, comme l'établit le résultat obtenu ci-dessus. On ne peut, cependant, pas écarter l'éventualité d'une erreur du dessinateur, et, à regarder de près les gouaches de la Bibliothèque nationale, on peut se demander comment a été

²¹⁴ Rappelons ici que deux autres interprétations peuvent être évoquées pour expliquer l'imprécision – ou l'erreur – de l'*Inventaire* relative à la « profondeur » du grand tendelet, et à la hauteur de ses différents pans (c.f. paragraphe III-3.2₁E).

Pour l'appréciation des désignations et mesures portées sur l'*Inventaire*, il convient de rappeler aussi que son rédacteur n'était pas familiarisé avec le monde des galères (c.f. paragraphe III-4.2₂A) d'où l'emploi d'expressions peut-être inappropriées, et les imprécisions provoquées par l'absence des informations considérées à l'époque comme des évidences qu'il était alors inutile de répéter (c.f. paragraphe III-4.2₂A).

dessiné le berceau de poupe et ses éléments : à plusieurs endroits, des traits représentant des guérites se superposent au grand tendelet (figures III-4.2/06 et 06 bis).

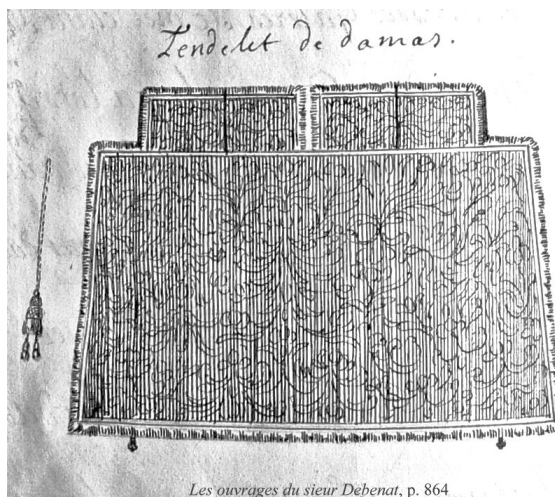


Figure III-4.2/07 – Aspect d'un grand tendelet complet et étendu
(Debenat, *Les ouvrages du sieur Debenat, seconde partie, op. cité, p. 864*)

L'imprécision de la formule utilisée par le rédacteur de l'*Inventaire* – 22 pieds de large sur 15 pieds de profondeur, « avec ses quatre pans tenans ensemble » – laisse, cependant, une zone de doute sur l'interprétation qu'il faut lui donner. Notons aussi que, pour respecter les pratiques les plus habituelles en usage à l'époque sur ce sujet, le grand tendelet muni de ses pans devait théoriquement présenter les caractéristiques suivantes :

- ♦ Une forme trapézoïdale (figure III-4.2/07),
- ♦ Des pans de même hauteur à ses deux angles arrière,
- ♦ Une longueur de son plat légèrement supérieure à celle du berceau de guérites couvrant le carrosse, le nombre total de celles-ci étant arrêté à dix²¹⁵.

E) LONGUEUR DU PANNEAU DECORATIF LATÉRAL

La mesure de la longueur du panneau décoratif latéral – représentée en xy sur la figure III-4.3/03 bis – relevée sur le dessin en perspective selon une dimension correspondant au segment xz, est de 15,1 centimètres, soit 2,49 mètres transcrite à échelle 1 (0,151 m. x 16,48). Etant donné l'angle de perspective α de 39,76°, la profondeur réelle du grand tendelet peut être calculée ainsi :

$$\begin{aligned}\cos \alpha &= xz / xy \\ 0,7687 &= 2,49 \text{ m.} / xy \\ xy &= 3,24 \text{ mètres}\end{aligned}$$

²¹⁵ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 95.

L'écart entre ce résultat et la dimension réelle connue (3,60 mètres) est de 0,36 mètre, soit 18 centimètres de chaque côté du panneau. Il semble ainsi que le sculpteur ait réalisé un panneau décoratif légèrement plus long que celui qu'il avait pour modèle, ce qui est partiellement confirmé par la comparaison entre les deux ratios longueur/hauteur :

Ratio longueur/hauteur du panneau dessiné	(15,1 cm. / 4,3 cm.)	3,51
Ratio longueur/hauteur du panneau réalisé	(3,60 m. / 0,975 m.)	3,69

F) LONGUEUR DE L'ESPALE A SA BANDE (gouache représentant le navire vu en perspective)

La mesure de la longueur de l'espace à sa bande – représentée en F'E' sur la figure III-4.2/08 –, relevée sur le dessin en perspective et correspondant au

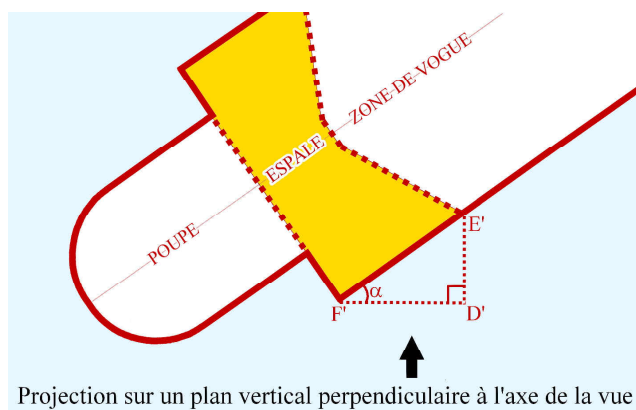


Figure III-4.2/08 – Schéma de l'espace
(Patrice Grimald)

segment F'D', est de 13,5 centimètres, soit 2,22 mètres transcrite à échelle 1 (0,135 m. x 16,48). Etant donné l'angle de perspective α de 39,76°, calculé ci-dessus, la longueur réelle de l'espace à sa bande peut être calculée ainsi :

$$\begin{aligned}\cos \alpha &= D'F' / E'F' \\ 0,7687 &= 2,22 \text{ m.} / E'F' \\ E'F' &= 2,89 \text{ mètres}\end{aligned}$$

L'écart entre ce résultat et la dimension calculée au paragraphe III-4.1₃ (2,78 mètres) est de (2,89 m. - 2,78 m.) 11 centimètres, ce qui n'est pas invalidant.

G) LONGUEUR DU DRAGAN (gouache présentant la poupe du navire vue de face)

La longueur du dragan d'une galère ordinaire correspondait à la moitié de la largeur maximum de sa coque²¹⁶ qui, elle-même (ou sa maitresse latte),

²¹⁶ FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, tome II, p. 743.

mesurait $1/8^{\text{ème}}$ de sa longueur²¹⁷, soit pour la réale de Versailles :

$$(29,52 \text{ m.} / 8) / 2 = 1,85 \text{ mètre}$$

Dans la profusion du décor de la poupe représentée vue de face, il est difficile de déterminer la limite exacte du dragan. Si l'on considère, à l'analyse des deux



Figure III-4.2/09 – Mesure du dragan sur la gouache de la Bibliothèque nationale
(BNF – Ic 48, rés.B.7, bristol FT 5)

gouaches, les limites extérieures du balcon arrière comme représentatives de celles du dragan, la longueur de celui-ci est de 11,5 centimètres, soit 1,90 mètre transcrite à échelle 1 (0,115 m. x 16,48).

L'écart avec la longueur réelle calculée ci-dessus est de 5 centimètres²¹⁸.

H) HAUTEUR ENTRE LA PARTIE SUPERIEURE DU CAPION DE POUPE ET LE NIVEAU DE L'EAU

La hauteur du capion de poupe d'une galère ordinaire représentait $1/10^{\text{ème}}$ de la longueur de sa coque²¹⁹, soit :

$$(144 \text{ pi.} \times 0,3248) / 10 = 4,68 \text{ mètres}$$

Le tirant d'eau d'une galère ordinaire était approximativement de 1,80 mètre « en charge moyenne »²²⁰.

Conformément à ces cotes, la hauteur entre la partie supérieure du capion de poupe d'une galère ordinaire et la ligne d'eau était donc de :

$$4,68 \text{ m.} - 1,80 \text{ m.} = 2,88 \text{ mètres}$$

²¹⁷ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 7.

²¹⁸ Certains auteurs donnent 10 pieds pour la longueur du dragan d'une galère ordinaire. Dans ce cas, la transposition à la réale de Versailles serait : $[(10 \text{ pi.} \times 0,3248) \times 0,6312] = 2,05$ mètres, et l'écart de (2,05m. – 1,90m.) 15 centimètres (FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères - 1691*, op. cité, tome 2, p. 744).

²¹⁹ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères - 1691*, op. cité, p. 5.

²²⁰ DELACROIX Gérard, *Monographie de la « fleur de lis » - 1690*, op. cité, planches 4,10, 19 et p. 191.

Transcrite à l'échelle de la réale de Versailles (coefficient de réduction de 0,6312), cette mesure est réduite à :

$$2,88 \text{ m.} \times 0,6312 = 1,82 \text{ mètre}$$

La hauteur du capion de poupe de la réale de Versailles telle que calculée au paragraphe III-5.1₂ A, atteignait 2,95 mètres, et son tirant d'eau, calculé au paragraphe III-5.3₁B, 1,14 mètre. La hauteur entre la partie supérieure du capion de poupe et le niveau de l'eau était ainsi de :

$$2,95 \text{ m.} - 1,14 \text{ m.} = 1,81 \text{ mètre}$$

soit un écart de 1 centimètre par rapport à la mesure établie ci-dessus.

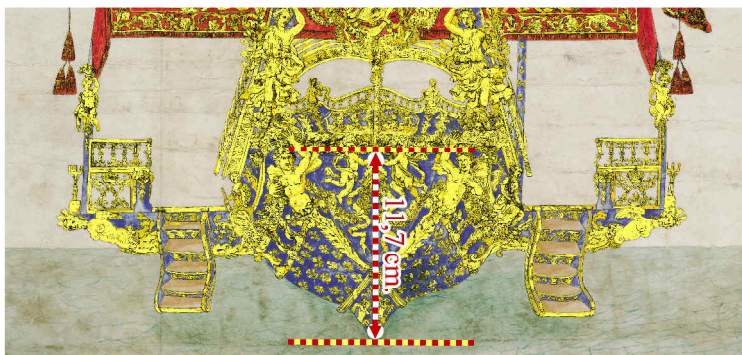


Figure III-4.2/10 – Hauteur entre le haut du capion de poupe et la ligne d'eau sur la gouache de la Bibliothèque nationale
(BNF – Ic 48, rés.B.7, bristol FT 5)

Sur la gouache présentant la poupe de face, cette hauteur (figure III-4.2/10) est de 11,7 centimètres, soit, transposée à échelle 1 :

$$0,117 \text{ m.} \times 16,48 = 1,93 \text{ mètre}$$

soit un écart insignifiant de 12 centimètres avec la mesure précédente.

1) CONCLUSION

Le faisceau d'analogies dans les mesures établies ci-dessus²²¹ confirme que la partie arrière du navire dessiné sur les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale représente effectivement celle de la réale de Versailles construite en 1685.

Il confirme aussi la validité de la troisième hypothèse de conception générale,

²²¹ D'autres mesures ne peuvent être étudiées : l'interscalme apparaissant sur la gouache présentant le bateau en perspective n'est pas significatif, deux escaumes seulement furent dessinées, sans suite à intervalle identique ; la hauteur de la coque sur l'eau ne peut être considérée de façon fiable car elle n'est manifestement pas représentée au niveau des madiers jumeaux.

qu'il convient à présent d'utiliser comme base de calcul des autres principales en cotes de construction.

V – PRINCIPALES COTES DE LA REALE DE VERSAILLES

La longueur de la coque de la réale de Versailles étant établie – 29,52 mètres –, les mesures des pièces de structure commandant ses formes essentielles peuvent désormais être calculées.

La construction des pièces de structure du navire commençait par celle de sa charpente axiale, concrétisant la longueur de sa coque, dont procèderont la forme et les hauteurs de ses deux extrémités, les capions. Sur cette colonne vertébrale seront ensuite fixés les éléments propres à matérialiser la largeur maximum de la coque, les madriers jumeaux, leur dessin et la hauteur de la coque à son point le plus bas. Le reste de la membrure était élaboré sur ces bases.

La construction effectuée ici applique les prescriptions du *Traité de construction des galères*²²² et celles de Barras de La Penne²²³.

5.1 CONSTRUCTION DE LA CHARPENTE AXIALE

La charpente axiale du navire comprenait les pièces suivantes (figures III-5.1/01 et 02) :

- ♦ La *quille*, appelée aussi carène, longue structure de chêne, constituait la partie centrale de la charpente axiale du bateau. Elle était placée entre les rodes de proue et de poupe. Elle était légèrement courbe, abaissée en son milieu d'un pied (0,32 mètre) pour une galère ordinaire, « parce que sa grande longueur, jointe au poids de la poupe et de la proue, la fait ” tomber en cap ”, comme l'on dit en termes de marine, et la fait bientôt venir à la ligne droite »²²⁴.
- ♦ Les *rodes de proue et de poupe*, assuraient la liaison entre la quille et le capion de proue, pour le premier, entre la quille et le capion de poupe pour le second. Une partie de ces pièces étaient alignées avec la quille, tandis que l'autre s'incurvait pour engager la courbure du capion concerné. Ces pièces de bois étaient choisies et façonnées parmi des coupes de bois de chêne

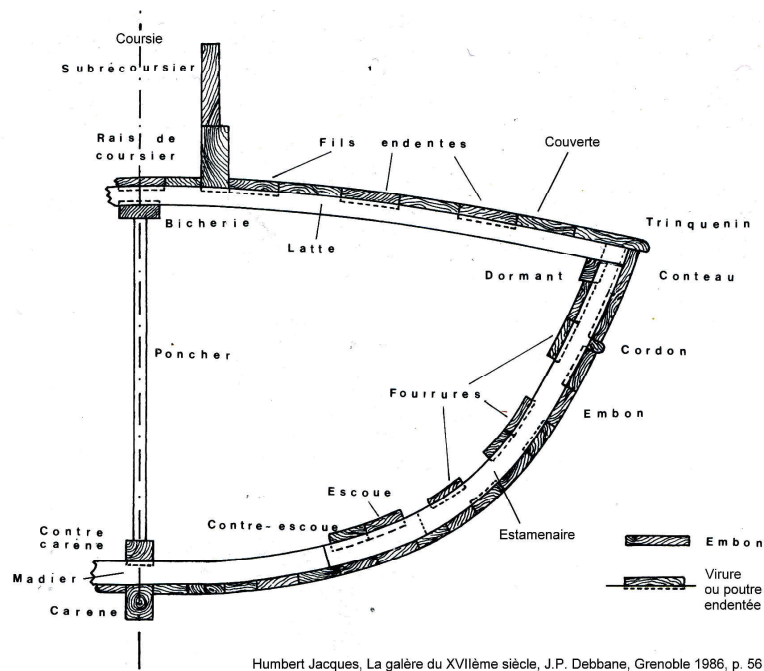
²²² Service Historique de la Défense, Vincennes, département Marine, SHD 134, manuscrit repris par Jan Fennis dans son ouvrage *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité.

²²³ Mémoires de Jean-Antoine de Barras de La Penne relatifs à la description des galères réunis par Jan Fennis dans les deux tomes de son ouvrage *La description des galères*, op. cité.

²²⁴ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 3.

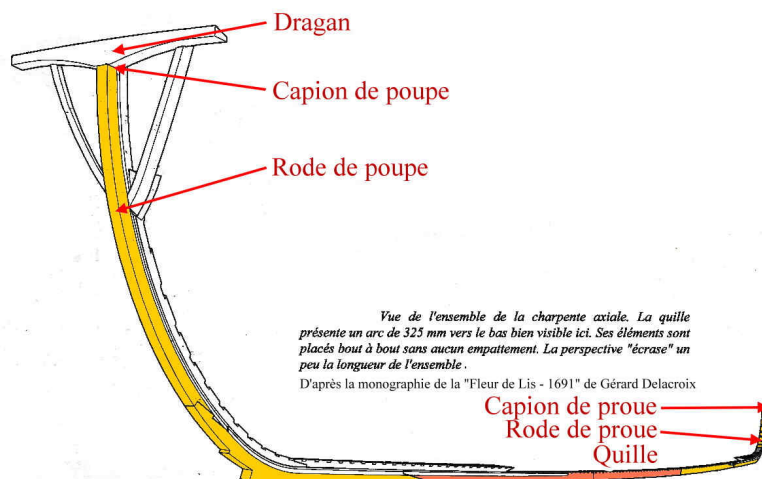
sélectionnées pour leur courbure naturelle.

- ♦ La *contre-robe* venait consolider la liaison entre la robe et la quille.
- ♦ Les capions de proue et de poupe terminaient vers l'avant et vers l'arrière la charpente axiale du navire. Ces pièces étaient naturellement courbées.
- ♦ Le *contre-capion* venait consolider la liaison entre le capion et la robe.



Humbert Jacques, La galère du XVIIème siècle, J.P. Debbane, Grenoble 1986, p. 56

Figure III-5.1/01 – Schéma en coupe de la structure de la coque
(Humbert Jacques, la galère du XVII^{ème} siècle, op. cité, p. 56)



Vue de l'ensemble de la charpente axiale. La quille présente un arc de 325 mm vers le bas bien visible ici. Ses éléments sont placés bout à bout sans aucun empiètement. La perspective "écrase" un peu la longueur de l'ensemble.

D'après la monographie de la "Fleur de Lis - 1691" de Gérard Delacroix

Figure III-5.1/02 – Charpente axiale de la galère (capon et rode de poupe, quille, rode et capion de proue)

(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Par ailleurs, le terme d'« élancement » faisait référence à une projection faite sur une ligne horizontale de l'arrondi des rodes, au-delà de la quille dans le cas

d'espèce, et celui de « trait » était synonyme de ligne, de forme ou de dessin.

5.1₁ LA QUILLE ET LA LONGUEUR DE L'ÉLANCEMENT DES RODES

A) ÉLANCEMENT DES RODES

- ♦ La proportion de l'*élancement de la rode de proue* était égale à $1/11^{\text{ème}}$ de la longueur de la coque de la galère, soit pour la réale de Versailles :

$$29,52 \text{ m.} / 11 = 2,68 \text{ mètres}$$

- ♦ La proportion de l'*élancement de la rode de poupe* était égale à $3/4$ de celle de la rode de proue, soit :

$$(2,68 \text{ m.} / 4) \times 3 = 2,01 \text{ mètres}$$

B) LONGUEUR ET COURBURE DE LA QUILLE

- ♦ La *longueur de la quille* était égale à celle de la coque diminuée des élancements des deux rodes, soit :

$$29,52 \text{ m.} - 2,68 \text{ m.} - 2,01 \text{ m.} = 24,83 \text{ mètres}$$

- ♦ La *hauteur de l'arc de cercle formé par la quille*, calculée avec le coefficient réducteur retenu (0,6312 ; c.f. paragraphe III-4.1₃), atteint en son milieu ;

$$0,3248 \text{ m.} \times 0,6312 = 0,21 \text{ mètre}$$

5.1₂ TRAITS OU GABARITS DES RODES

Les traits (tracés) des rodes de poupe et de proue formaient les gabarits de l'arrière et de l'avant d'une galère. Ces derniers dépendaient de la hauteur des capions.

A) HAUTEURS DES CAPIONS

- ♦ La *hauteur du capion de poupe* – jusqu'à la face inférieure de la quille²²⁵, c'est-à-dire la « ligne de sol » – mesurait $1/10^{\text{ème}}$ de la longueur de la galère, soit :

$$29,52 \text{ m.} / 10 = 2,95 \text{ mètres}$$

²²⁵ A l'inverse, le creux, la hauteur, les membrures se comptent à partir de la face supérieure de la quille.

- ♦ La *hauteur du capion de proue* – jusqu’à la face inférieure de la quille, c’est-à-dire la « ligne de sol » – mesurait la moitié de celle du capion de poupe augmentée de 1 pied 6 pouces (0,49 mètre). Pour la réale de Versailles, cette dernière valeur fixe doit être corrigée du coefficient de réduction reconnu (0,6312), ce qui mène à la hauteur suivante pour le capion de proue de cette dernière :

$$(2,95 \text{ m.} / 2) + (0,49 \text{ m.} \times 0,6312) = 1,78 \text{ mètre}$$

B) TRAIT DE LA RODE DE POUPE

Sur la figure III-5.1/03, le point F marque la limite arrière de la quille, à la jonction avec le segment AF représentant l’élancement de la rode de poupe (2,01 mètre), et le point D représente l’extrémité supérieure du capion de poupe (2,95 mètres).

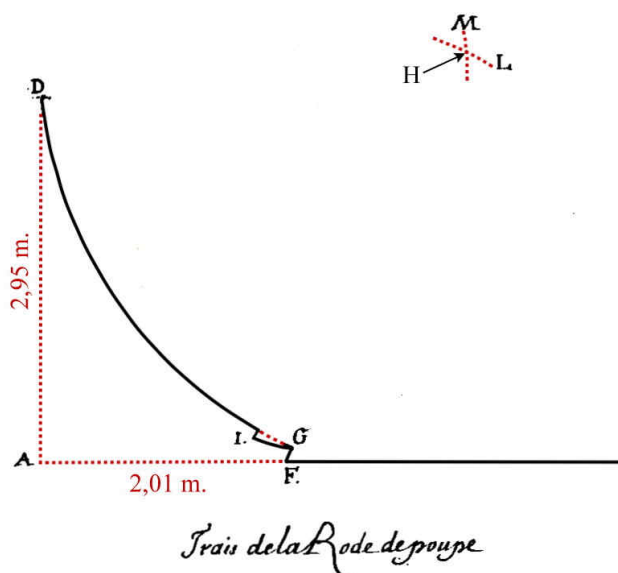


Figure III-5.1/03 – Dessin de la rode poupe
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

Pour tracer le trait de la rode de poupe, du point F situé à la limite arrière de la quille, un segment de droite FG était levé, selon un angle de 75° vers l’avant et long de (6 po. ou 0,16 m. x 0,6312) 0,10 mètre. Ce décrochement FG servira de garde au timon pour éviter que celui-ci n’accroche les câbles, cordages ou filets au-dessus desquels la galère pouvait passer.

Un compas était ouvert de la longueur de la corde de l’arc de cercle GD, puis sa pointe placée en G, il décrivait l’arc L. À l’identique, ensuite, la pointe posée en D, le compas décrivait l’arc M. Avec toujours la même ouverture, et la pointe posée sur le point H situé à l’intersection des deux arcs de cercles, il traçait le trait de la rode de poupe DG.

Placé à (1 po. 6 li. ou 0,04 m. x 0,6312) 0,03 mètre au-dessous de ce trait, et à une distance de (1 pi. et demi ou 0,49 m. x 0,6312) 0,31 mètre de G, le trait de

la rode de poupe formait une sorte d'encoche servant à la fixation de l'aiguille, le gond du gouvernail.

c) TRAIT DE LA RODE DE PROUE

Sur la figure III-5.1/04, le point P marque la limite avant de la quille à la jonction avec le segment PB représentant l'élancement de la rode de poue (2,68 mètres). Au point E se trouve l'extrémité supérieure du capion de poue (1,78 mètre).

Pour tracer le trait de la rode de poue, un compas était ouvert de la longueur de la corde de l'arc de cercle PE, puis sa pointe placée en P, il décrivait l'arc S. De la même façon, ensuite, la pointe posée en E, le compas décrivait l'arc T. Avec toujours la même ouverture, et la pointe posée sur le point Y situé à l'intersection des deux arcs de cercles, il traçait le trait de la rode de poue PE.

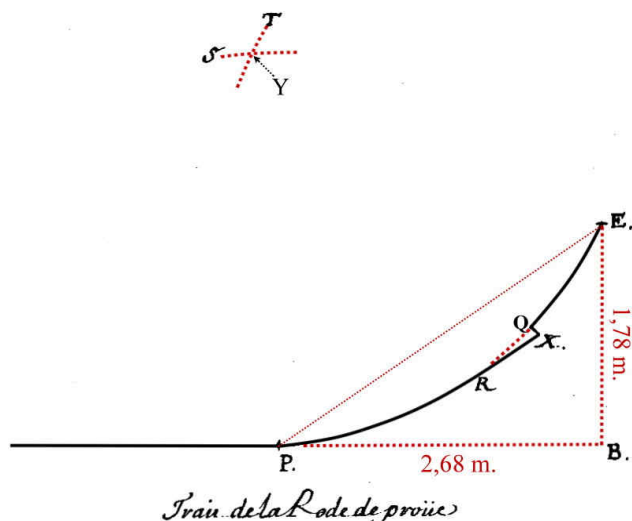


Figure III-5.1/04 – Dessin de la rode de poue
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

Pour intégrer à la rode de poue le talon de support du taillemer « qui travaille continuellement dans la navigation », un segment QX long de 0,07 mètre (4 po. ou 0,11 m. x 0,6312) était dessiné, selon un angle « un peu obtus », sur l'arc PE à (5 pi. ou 1,62 m. x 0,6312) 1,02 mètre de son extrémité supérieure. Puis, du point X, était tiré une droite tangente à l'arc de cercle PE qu'il rejoint en R, pour achever le trait de poue.

5.2 CONSTRUCTION DES MADIERS JUMEAUX

La structure latérale d'une galère était constituée de membres disposés de façon perpendiculaire à sa charpente axiale, placés à égale distance les uns des autres.

Chaque membre se composait de trois pièces : un madier et deux estamenaires fixés de chaque côté du madier.

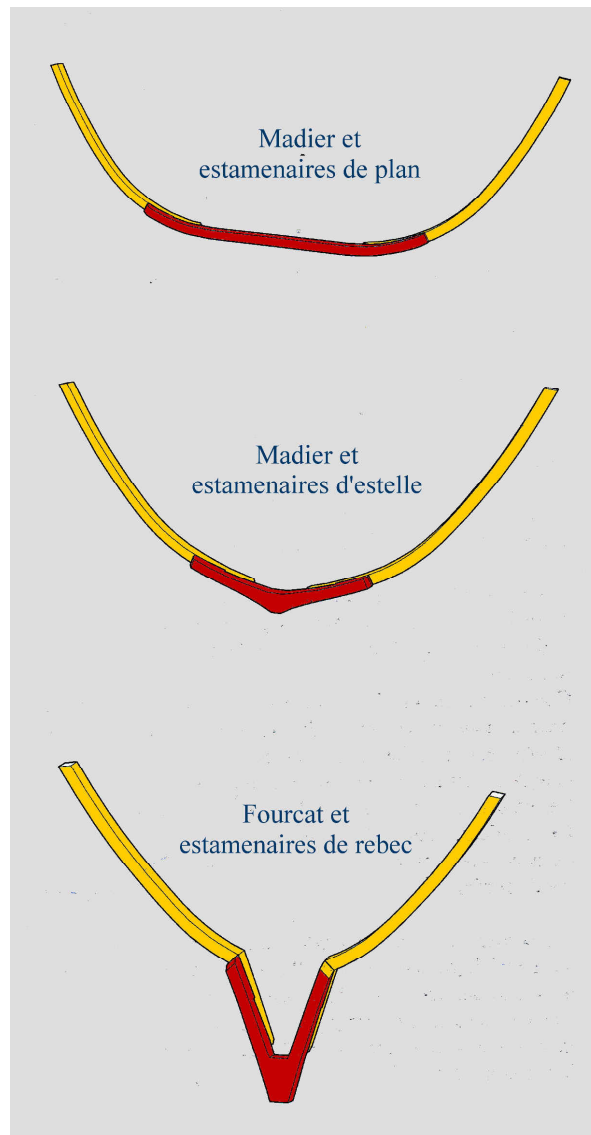


Figure III-5.2/01a – Madiers et estamenaïres vus en coupes latérales en légère perspective
(Gérard Delacroix, monographie de la « Fleur de lis », l'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

La membrure et les termes qui la concernent ici répondent aux définitions suivantes :

- ♦ Les *façons* : rétrécissements ou parties rétrécies de la coque vers la poupe ou vers la proue. La façon de l'arrière de la galère allait du membre (madier et estamenaïres) le plus proche du capion de poupe jusqu'au trente quatrième madier dénommé « entrée de poupe » ; la façon de l'avant du navire allait du madier le plus proche du capion de proue jusqu'au vingt deuxième madier dénommé « entrée de proue ».
- ♦ Les *estamenaïres* (figures III-5.2/01a et b) correspondaient aux allonges ou couples des vaisseaux sur lesquels la coque est formée par le bordage.
- ♦ Les *madiers* (figures III-5.2/01a et b) correspondaient à la varangue des vaisseaux. Chacun supportait deux estamenaïres fixés à ses deux extrémités.

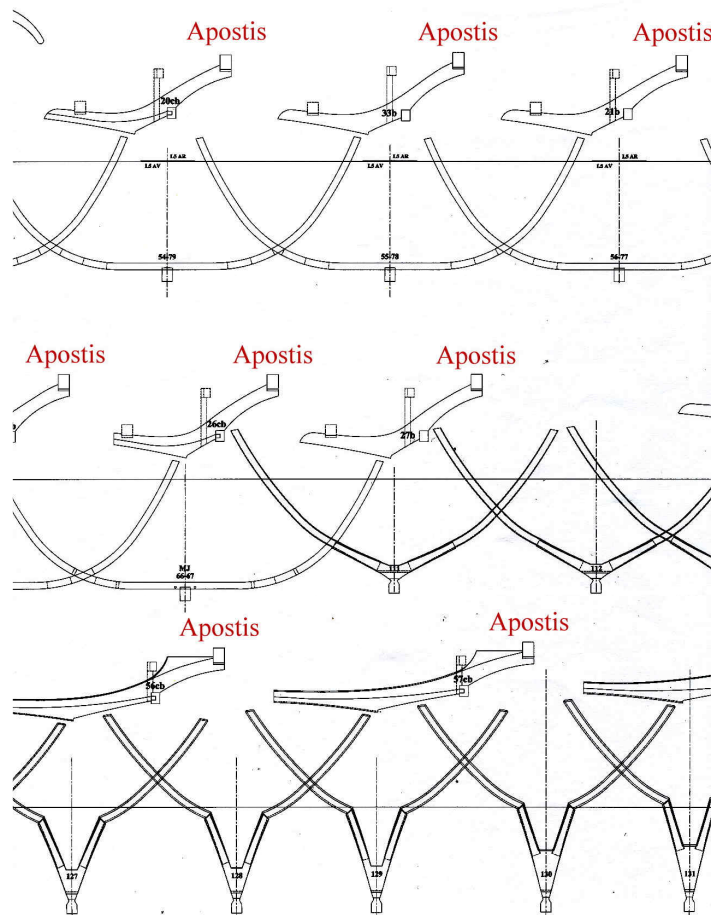


Figure III-5.2/01b – Succession des madriers et estamenaies vus en coupes latérales
(Gérard Delacroix, monographie de la « Fleur de lis », l'Union, 2008)

Schéma présentant la répartition des membres sur la longueur de la galère (coupe longitudinale)

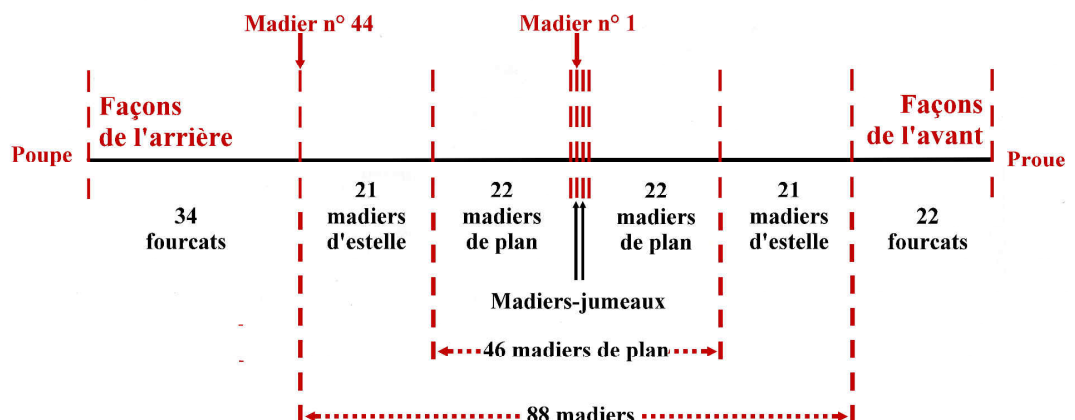


Figure III-5.2/02 – Disposition des madriers de la réale de Versailles vus en coupe longitudinale
(Schéma Patrice Grimald)

Les madriers jumeaux répondaient sur les galères au maître-couple des vaisseaux, leur largeur correspondait donc à la plus grande largeur de la coque de la galère

L'ensemble des madiers se décomposait de la façon suivante (figures III-5.2/01a et b et 02) :

- Deux *madiers-jumeaux*.
De part et d'autre de ceux-ci, vingt deux *madiers* dit « *de plan* » – et estamenaires de plan – du fait de leur plat qui formait le fond de la coque de la galère. Avec les madiers-jumeaux, le nombre total des madiers de plan atteignait donc quarante six. Distribués de chaque côté des madiers-jumeaux, leurs formes étaient symétriques.
- De part et d'autre des madiers de plan, vingt et un *madiers* dits « *madiers d'estelle* » – et estamenaires d'estelle – dont la forme évoluant vers un dessin en « V » montre le début du resserrement de la coque de la galère.
- Enfin, de part et d'autre des madiers d'estelle se succédaient les *fourcats* – et estamenaires de rebec –, madiers constituant les façons de la poupe et de la proue. Ils faisaient un angle aigu avec le plan longitudinal de symétrie de la galère. Trente quatre membres formaient la poupe et vingt deux formaient la proue.

Il y avait donc soixante-dix huit membres (madier et estamenaires) vers la poupe depuis le madier jumeau jusqu'au capion correspondant, et soixante six membres vers la proue depuis le madier jumeau jusqu'au capion correspondant. Soit un total de cent quarante quatre membres répondant aux 144 pieds de la longueur de la coque des galères ordinaires : 1 pied par membre. Conformément au coefficient de réduction constaté entre les galères ordinaires et la réale de Versailles (0,6312), on peut penser que soit ce nombre avait été adapté à la longueur de sa coque, et réduit vraisemblablement à quatre-vingt-treize membres (quarante neuf vers la poupe, deux jumeaux et quarante deux vers la proue), soit l'épaisseur des membres et l'espace entre eux étaient diminués de sorte que leur effectif de cent quarante quatre reste inchangé. Ce second postulat est retenu pour la suite de l'étude afin de rester sur la même base de calcul que celle utilisée par le *Manuel de construction des galères*.

- ♦ Le *plat* : le « plat de la galère » désignait le plat des madiers jumeaux. Ces derniers et quarante quatre autres disposés, par moitié, par devant et par derrière eux, c'est-à-dire quarante six madiers étaient appelés « madiers de plan » car ils formaient le plat du fond de la coque.
- ♦ Le *creux* (ou « pontal pour les Marseillais ») était une hauteur mesurée à la verticale depuis le milieu de la maîtresse-latte au-dessous du pont jusqu'au-dessus de la quille.
- ♦ La *hauteur* de la galère se mesurait à la verticale depuis le milieu du segment joignant le haut des deux estamenaires de l'un des madiers-jumeaux, jusqu'au dessus de la quille.
- ♦ Le *bordage* désignait ici chacune des planches employées pour le revêtement de la membrure.

- ♦ Les *lattes* étaient les poutres transversales en arc de cercle sur lesquelles reposait la couverte, installée donc selon une section convexe plus haute à la coursie que sur ses bords externes. Le terme de maîtresse-latte désignait la plus longue (correspondant au maître-bau des vaisseaux), et donc située au niveau des madiers-jumeaux.
- ♦ Le *trinquenin* était le bordage extérieur le plus élevé, qui couvrait la tête – l'extrémité extérieure – des lattes.

5.2₁ EMPLACEMENT DES MADIERS-JUMEAUX

L'emplacement des madiers jumeaux de la galère était défini de la façon suivante :

- ♦ Un *premier point* était repéré comme suit : 1/4 de la longueur de la coque depuis la poupe ; il s'agissait du point où se terminaient les façons de l'arrière, c'est-à-dire celui où se plaçait le quarante quatrième madier de poupe (un madier-jumeau, vingt deux de plan et vingt et un d'estelle) ou dernier madier d'estelle.

$$29,52 \text{ m.} / 4 = 7,38 \text{ mètres}$$

- ♦ Un *second point* était repéré comme suit : 1/6^{ème} de la longueur de la coque depuis la proue ; il s'agissait du point où se terminaient les façons de l'avant, c'est-à-dire celui où se plaçait le quarante quatrième madier de proue (un madier-jumeau, vingt deux de plan et vingt et un d'estelle) ou dernier madier d'estelle.

$$29,52 \text{ m.} / 6 = 4,92 \text{ mètres}$$

L'emplacement des madiers-jumeaux se trouvait au milieu de l'espace compris entre les points où se terminaient les façons de l'arrière, d'une part, et d'autre part les façons de l'avant, soit si cette mesure est prise depuis la poupe :

$$[(29,52 \text{ m.} - 7,38 \text{ m.} - 4,92 \text{ m.}) / 2] + 7,38 \text{ m.} = 15,99 \text{ mètres}$$

Cette longueur depuis la poupe équivaut, depuis la proue, à :

$$29,52 \text{ m.} - 15,99 \text{ m.} = 13,53 \text{ mètres}$$

5.2₂ TRAIT DES MADIERS ET DES ESTAMENAIRES JUMEAUX, OU DU PREMIER GABARIT

Pour tracer le trait des madiers et des estamenaires jumeaux, ou premier gabarit, il fallait préalablement établir la largeur et la hauteur de la coque de la galère à son point le plus large.

A) LARGEUR DE LA COQUE DU NAVIRE A LA MAÎTRESSE LATTE

La plus grande largeur de la coque du navire se trouvait à l'emplacement des madriers-jumeaux ou de la maîtresse latte, et se mesurait depuis l'extérieur de l'extrémité supérieure des deux estamenaires. Elle était égale à $1/8^{\text{ème}}$ de la longueur de la coque, soit :

$$29,52 \text{ m.} / 8 = 3,69 \text{ mètres}$$

B) HAUTEURS DU NAVIRE

❑ *Hauteur de la coque aux estamenaires jumeaux*

La hauteur de la coque du navire se prenait à l'emplacement des madriers-jumeaux, en ligne perpendiculaire, depuis le dessus de la quille jusqu'à l'extrémité supérieure des estamenaires jumeaux sous le trinquenin. Elle était égale à $1/3$ de la largeur de la coque, soit :

$$3,69 \text{ m.} / 3 = 1,23 \text{ mètre}$$

❑ *Creux*

La mesure du creux était prise depuis le milieu de la maîtresse latte, du dessous de la couverte, jusqu'au dessus de la quille.

Le Conseil de Construction de 1691 a fixé le « creux ou pontal » des galères ordinaires à 7 pieds 2 pouces, soit 2,33 mètres, ce qui, pour la réale de Versailles, correspondait à :

$$2,33 \text{ m.} \times 0,6312 = 1,47 \text{ mètre}$$

❑ *Bouge*

Connaissant le creux et la hauteur de la coque, on peut déduire de ces cotes que la hauteur de l'arc de cercle formé par le pont, ou mesure du bouge de la réale de Versailles, était égale à :

$$1,47 \text{ m.} - 1,23 \text{ m.} = 0,24 \text{ mètre}$$

Cette dimension est identique à la différence entre le creux et la hauteur d'une galère ordinaire, réduite du coefficient de réduction constaté (0,6312) :

$$(2,33 \text{ m.}^{226} - 1,95 \text{ m.}^{227}) \times 0,6312 = 0,24 \text{ mètre}$$

²²⁶ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 158.

²²⁷ Ibidem, p. 8.

c) PLAT DU NAVIRE

Le plat du navire équivalait au plat des madiers-jumeaux qui était quasi rectiligne. Il était égal à la moitié de la longueur de la maîtresse latte, soit la moitié de la largeur de la coque au niveau des madiers-jumeaux, dont il était déduit $1/12^{\text{ème}}$, soit :

$$(3,69 \text{ m.} / 2) - [(3,69 \text{ m.} / 2) / 12] = 1,69 \text{ mètre}$$

d) GABARIT DES MADIERS-JUMEAUX

Le gabarit des madiers-jumeaux se traçait de la façon suivante (figure III-5.2/03) :

- 1) Un parallélogramme ABCD était dessiné dont la longueur équivalait à la largeur de la coque du navire, et sa hauteur à celle de la coque du navire.
- 2) Cette figure était divisée en deux parties égales par la ligne perpendiculaire FE, pour former deux petits parallélogrammes AEFD et BCFE.

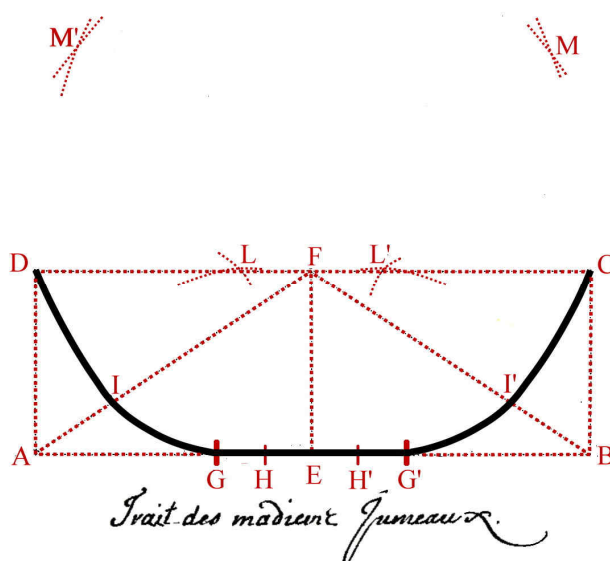


Figure III-5.2/03 – Méthode de traçage des madiers et estamenaires jumeaux
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

- 3) La dimension du plat du navire était portée en GG', son milieu se situant en E.
- 4) Les deux diagonales AF et BF étaient alors tirées, et la valeur de la sixième partie de AB y était reportée pour constituer les segments AI et BI'.
- 5) Les milieux des deux moitiés du plat, GE et EG', étaient repérés en H et H'.
- 6) Un cercle dont le rayon était égal au tiers de la longueur de AB était tracé autour du centre I, et un second de même rayon autour du centre H. Les deux cercles se coupaient au point L. Centré sur ce dernier, un troisième cercle de ce premier système, toujours de même rayon, était tracé entre I et

- H, représentant une première partie de l'estamenaire gauche.
- 7) Un cercle dont le rayon était égal à la longueur de AB était tracé autour du centre I, et un autre de même rayon autour du centre D.
Les deux cercles se coupaient en M.
Centré sur ce dernier, un troisième cercle de ce second système, toujours de même rayon, était tracé entre D et I, achevant ainsi le dessin de l'estamenaire et du demi-gabarit gauches.
- 8) Il suffisait alors pour achever l'ensemble de reporter en symétrie ce dessin à droite de l'axe central EF.

Le dessin des autres membres du navire procédait de ce premier gabarit. La construction pouvait ainsi se poursuivre encadrée par le réseau des principales dimensions définies dans cette troisième et, semble-t-il, décisive hypothèse. Cependant, une question subsiste encore, dont la réponse peut encore infirmer ce raisonnement : le navire étant conçu selon un coefficient de réduction de 0,6312 par rapport à une galère ordinaire, son tirant d'eau était-il ainsi adapté à la profondeur du Canal ? En outre, quelle était l'élévation de sa rame sur l'eau en phase propulsive, correspondait-elle à l'élévation optimisée calculée aux paragraphes III-2.2.3B et III-3.2.2B en fonction de la longueur de sa rame ?

5.3 NAVIGABILITE DU NAVIRE

5.3.1 FLOTTABILITE DU NAVIRE

A) PROFONDEUR DU CANAL

Le marché passé le 18 mars 1671 entre Colbert et Jean Le Gendre stipulait : « Il faut eslargir le canal dans toute sa longueur de 8 toises [15,59 mètres] de chaque costé et de 6 piedz [1,95 mètre] de profondeur, comm'aussy le creuzer aux endroicts où il n'y a pas 6 piedz de profondeur pour le rendre de mesme niveau audit eslargissement. Agrandir la pièce d'eau qui est au milieu du canal, suivant la figure et mesure portées par le plan, et donner les mesmes 6 pieds de profondeur à cet agrandissement et davantage s'il est jugé nécessaire pour le mettre de niveau à la dite pièce qui a présentement plus de 6 piedz de profondeur »²²⁸.

Le 17 juillet 1674, Colbert écrivait à M. de Ruvigny qui s'occupait à l'ambassade de France à Londres de la commande des deux « yacks » destinés au Grand Canal : « [...] Et pour vous faire connoistre les mesures qu'il faut donner à ces yacks je vous dirai que le canal de Versailles a 1 200 toises [2 339 mètres] de longueur, 32 [62,36 mètres] de largeur et 6 pieds d'eau [1,95 mètre] dans les plus grandes eaux et environ 4 [1,30 mètre] dans les plus basses »²²⁹. Ces chiffres ne se rapportaient qu'au bras principal.

²²⁸ Archives nationales O¹ 1790, *Devis qu'il convient de faire pour l'allongement et l'élargissement du Canal de Versailles*.

²²⁹ Archives nationales, fonds Marine, B 2 28, folio 244.

Le 8 septembre 1674, soit deux mois plus tard, du même expéditeur au même destinataire : « J'ai fait voir à Sa Majesté le dessin du yack que le sieur Deane²³⁰ fait pour le canal de Versailles. Sur quoi elle m'a ordonné de vous écrire que comme ce bâtiment est destiné pour un canal qui n'a que 5 ou 6 pieds [1,62 ou 1,95 mètre] de profondeur, il ne faut pas qu'il tire [tirant d'eau] plus de deux ou trois pieds d'eau [0,65 ou 0,97 mètre] [...] »²³¹.

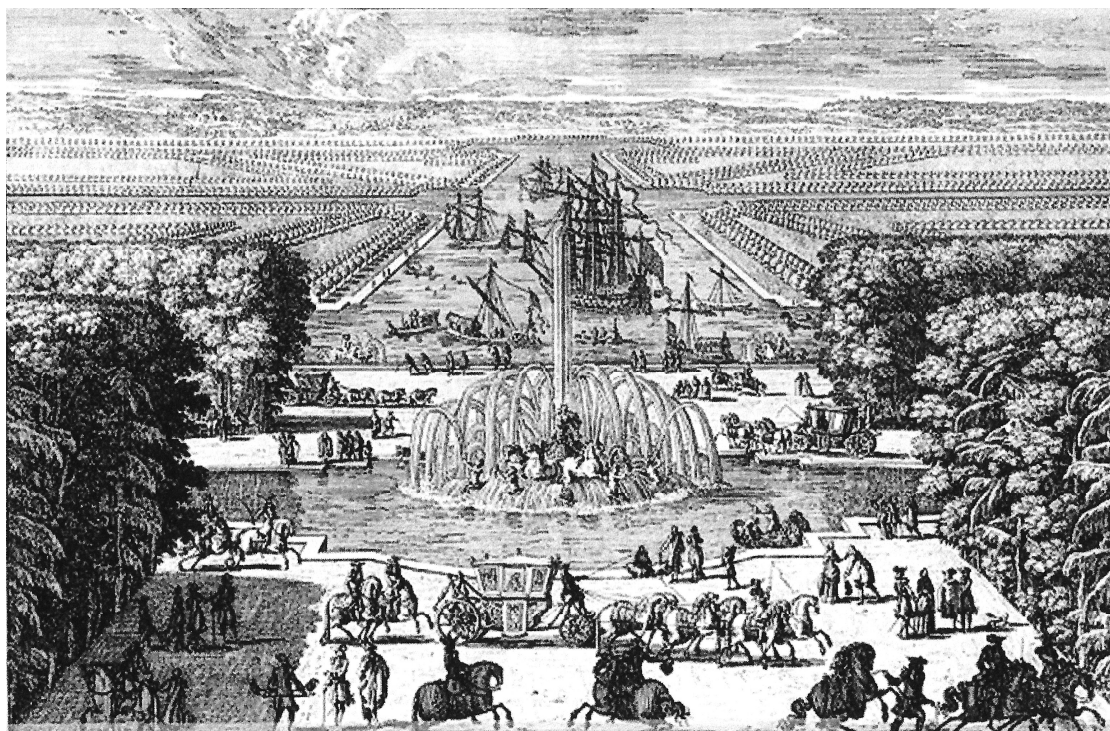


Figure III-5.3/01 – Le bassin d'Apollon et la Flottille royale sur le grand canal de Versailles vers 1680
(*Châteaux de Versailles et du Trianon, recueil des gravures Grosseuvre 137, pl. 74*)

Les yacks commandés étaient deux petites embarcations longues de 15,59 mètres pour l'une et de 14,62 mètres pour l'autre, dont le roi voulait se servir durant toute la durée des saisons estivales, que ce soit pour son usage personnel ou pour porter un orchestre lors de soirées nautiques, y compris aux plus basses eaux. Ils furent lancés sur le Canal au début de l'été 1675.

Les grands travaux d'aménagement du plan d'eau ont duré jusqu'en 1679, mais son approfondissement s'est poursuivi bien au-delà de cette date puisque les *Comptes des Bâtiments du Roi* mentionnent à la date du 21 octobre 1685, un mois avant le lancement de la réale sur le Grand Canal, « A la veuve Bouillerot, pour son paiement de quarante sapins qu'elle a fourni pour le radeau que M. de Langeron [le commandant du Canal] fait faire pour creuser le Canal, 120 livres »²³². Une estampe réalisée par l'un des Pérelle montre *Le bassin d'Apollon et la flotille royale sur le grand canal de Versailles vers 1680* (figure

²³⁰ Deane était un architecte naval anglais réputé à l'époque.

²³¹ Archives nationales, fonds Marine, B 2 28, folio 309.

²³² GUIFFREY Jules, *Comptes des Bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, 21 octobre 1685.

III-5.3/01), celle-ci étant essentiellement composée d'un vaisseau surdimensionné selon les habitudes ornementalistes de l'époque. Cette œuvre porte une inscription qui l'explique, et précise, en particulier, « [...] on découvre la grande Pièce d'eau ou Canal de 750 Toises de long, sur 40 de large, et 7 pieds de profondeur », c'est-à-dire 2,27 mètres de profondeur²³³.

En octobre 1685, un mois avant la réale de Versailles, était mis à l'eau du Grand Canal un vaisseau dont la longueur de coque a été estimée à 23,40 mètres²³⁴. Il portait treize petits canons. Selon la *Table pour trouver les*

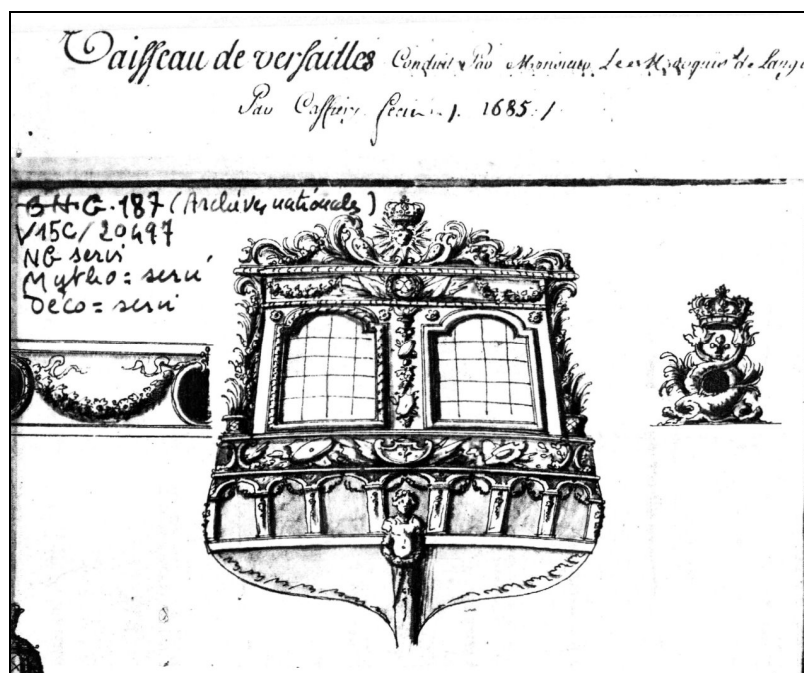


Figure III-5.3/02 – Vaisseau de Versailles construit en 1685 (Caffiéri)
(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales)

proportions que l'on observe en la construction des navires intégrée dans l'ouvrage intitulé *L'architecture navale* que Dassié a publié en 1695, une longueur de coque de 23,40 mètres, ou 72 pieds, équivalait à peu près à celle d'une frégate légère de la flotte (75 pieds). Le tirant d'eau d'un navire de ce type était de 9 pieds 9 pouces, soit 3,17 mètres. Au regard des proportions « ventrues » que l'on peut remarquer sur le dessin de Caffiéri (figure III-5.3/02), il est probable que les œuvres vives du vaisseau de Versailles aient été élargies afin de réduire au maximum le tirant d'eau du navire. Celui-ci n'a, cependant, pas pu être réduit de beaucoup, mais il est inconcevable que le concepteur du vaisseau royal ait accepté un risque d'échouage. C'est probablement pourquoi en 1685 le Canal faisait toujours l'objet de travaux d'approfondissement.

Il apparaît dans le texte du marché de 1671 que le centre du Canal, où se situera

²³³ Châteaux de Versailles et de Trianon, MV 8280, recueil des gravures de Grosseuvre 137, planche 74.

²³⁴ VERNE José-Paul, *La flottille qui évoluait sur le Grand Canal du château de Versailles*, in « Neptunia » n° 190, juin 1993.

la croisée des deux bras, était alors déjà profond de plus de 6 pieds (1,95 mètre). Aujourd'hui encore, bien que le Canal n'ait pas été curé depuis un quart de

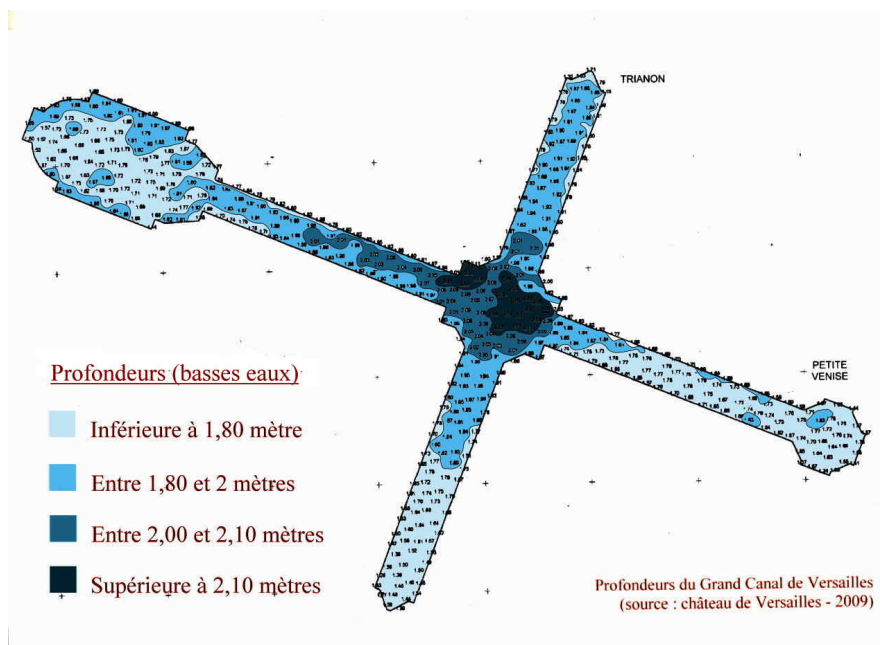


Figure III-5.3/03 – Profondeurs du Grand Canal en 2009
(Documentation Etablissement public du château de Versailles)

siècle, son relief subaquatique descend à cet endroit jusqu'à -2,22 mètres (près de 7 pieds) en hautes eaux (figure III-5.3/03). Il semble que l'utilisation du Grand Canal pour l'alimentation des Grandes Eaux cesse lorsque la hauteur d'eau y atteint 1,40 mètre²³⁵.

B) TIRANT D'EAU DE LA REALE DE VERSAILLES

Les bras du Canal étaient peut-être moins profonds, respectant les 6 pieds (1,95 mètre) voulus par Colbert. Conformément au coefficient de réduction établi précédemment, il est vraisemblable que le tirant d'eau de la réale de Versailles était égal à 0,6312 de celui d'une galère ordinaire. Les planches qui figurent dans la monographie de *La Fleur de lis* de Gérard Delacroix montrent que ce dernier mesurait 1,80 mètre en charge moyenne. La réale de Versailles calait donc :

$$1,80 \text{ m.} \times 0,6312 = 1,14 \text{ mètre (compris la hauteur de la quille)}$$

La profondeur du Canal aux plus basses eaux étant, selon le courrier de Colbert daté du 17 juillet 1674, de 4 pieds ou 1,30 mètre, le navire pouvait en principe y naviguer en permanence.

²³⁵ Entretien avec M. Lablaude, architecte en chef des Monuments Historiques en charge du parc et des jardins de Versailles, en date du 27 juin 2008.

5.3₂ HAUTEUR DE LA COQUE AU-DESSUS DE L'EAU, ET HAUTEURS COROLLAIRES

A) HAUTEUR DE LA COQUE AU-DESSUS DE L'EAU

La hauteur de la coque du navire mesurant 1,23 mètre aux madriers-jumeaux (c.f. paragraphe III-5.2₂B), celle de la quille (7 po. 2 li.²³⁶ ou 0,19 m. sur une galère ordinaire x 0,6312) 0,12 mètre dépassant de la coque, et le tirant d'eau 1,14 mètre, la hauteur sur l'eau de la coque était de :

$$(1,23 \text{ m.} + 0,12 \text{ m.}) - 1,14 \text{ m.} = 0,21 \text{ mètre}$$

B) HAUTEUR DU CARROSSE

La hauteur de la grande tenaille d'entrée du carrosse devait avoir celle « du plus grand homme qui doit passer dessous »²³⁷. Il est certain que la taille de Louis XIV a constitué un élément clef pour la fixation de la hauteur du carrosse. Selon une idée reçue, celle-ci ne dépassait pas 1,65 mètre car cette dimension était celle de l'armure qui lui fut offerte en 1668 par la République de Venise. En fait, il s'agissait d'un présent honorifique, et Louis XIV allait à la guerre en perruque et chapeau à plumes : « On ne sait pourquoi certains historiens ont prêté au Roi-Soleil une taille au-dessous de la moyenne : il dépassait Mazarin d'une tête et aucun témoin ne nous dit que Mazarin était petit »²³⁸. François-Joseph de Lagrange-Chancel, qui fut maître d'hôtel de la princesse Palatine, belle-sœur du Roi, et donc témoin privilégié du quotidien de son entourage, donne une mesure précise : « 5 pieds et 8 pouces de hauteur »²³⁹, soit 1,84 mètre. La hauteur du carrosse devait donc être identique à la dimension déjà évaluée plus haut (c.f. paragraphe III-4.3₂A), c'est-à-dire entre 2 mètres et 2,5 mètres environ.

C) HAUTEURS DES BANCS ET DE LA COURSIE AU-DESSUS DE LA COUVERTE

La hauteur entre l'eau et la banquette sur une galère ordinaire mesurait 3 pieds ou 0,97 mètre (c.f. paragraphe III-3.2₂B), soit, pour la réale de Versailles conformément au coefficient de réduction constaté (0,9744 m. x 0,6312) 0,62 mètre.

La hauteur depuis l'eau jusqu'au bord de la couverte – au niveau des madriers jumeaux (au plus bas) – était de 0,21 mètre, et celle de l'arc de cercle formé par la couverte (hauteur du bouge) de 0,24 mètre au niveau de la coursie (c.f. paragraphe III-5.2₂B). La hauteur de la banquette au-dessus de la couverte, au niveau de la coursie, mesurait donc (0,62 mètre – 0,24 mètre – 0,21 mètre) 0,17

²³⁶ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 158.

²³⁷ Ibidem, p. 92.

²³⁸ DULONG Claude, *Marie Mancini*, op. cité, p. 20.

²³⁹ CHEVE Joël, *Les 100 idées reçues* (section Ancien Régime), in « Le Point-Historia » hors série, mars 2010.

mètre.

La hauteur du banc (de l'assise du rameur) au-dessus de la banquette était de 0,45 mètre (hauteur entre la plante des pieds et l'assise du rameur ; c.f. paragraphe III-3.2.2B). La hauteur du banc au-dessus de la couverte, au niveau de la coursie, était ainsi de (0,17 m. + 0,45 m.) 0,62 mètre.

On peut déduire du résultat précédent que, l'extrémité intérieure du banc étant fixée sur le flanc de la coursie, cette dernière ne pouvait mesurer moins de 0,62 mètre de hauteur. Sur une galère ordinaire cette hauteur mesurant 2 pieds 8 pouces ou 0,87 mètre, selon le *Manuel de construction des galères – 1691*²⁴⁰, il apparaît que le coefficient de réduction ne peut s'appliquer ici (0,87 m. x 0,6312 = 0,55 m.). Il est donc vraisemblable que la coursie de la réale de Versailles conservait une hauteur identique à celle existant sur une galère ordinaire, s'élevant ainsi à (0,87 m. - 0,62 m.) 25 centimètres au-dessus du banc.

D) HAUTEUR DE LA RAMBADE AU NIVEAU DE LA COURSIE

Sur une galère ordinaire, le pied droit (support) de la rambade appuyé sur la couverte près du rai de coursie, mesurait 5 pieds 9 pouces ou 1,87 mètres de

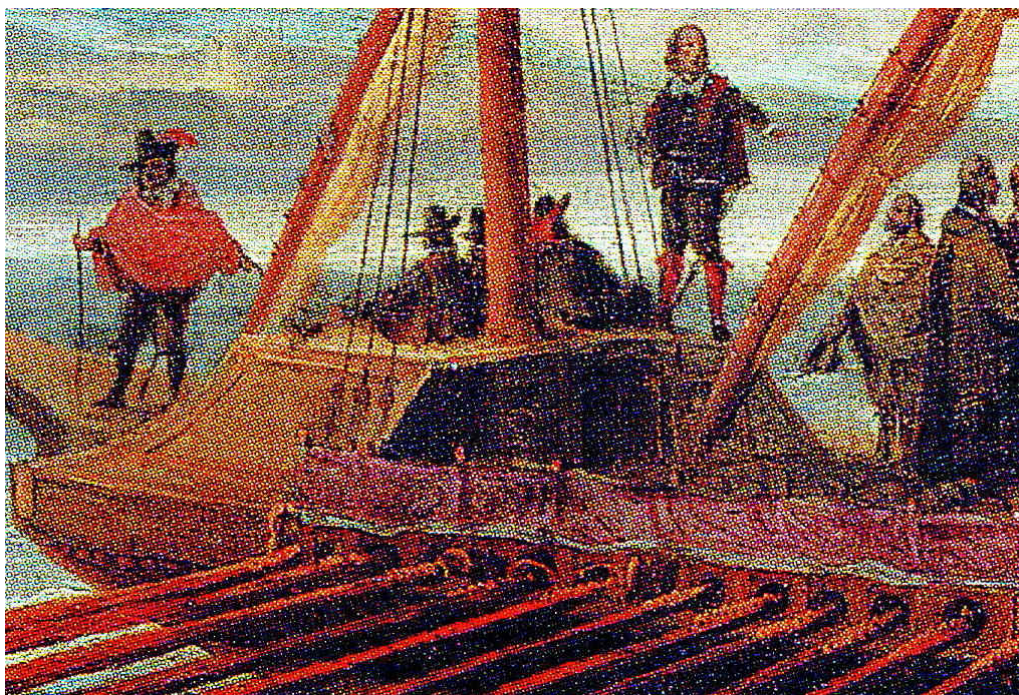


figure III-5.3/04 – Galère du XVII^e siècle armée à quatorze rames (détail)
(« Prince sur une galère en train d'appareiller », modèle pour une tapisserie, par David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile, XVII^e siècle – RMN)

haut, et les moisselats (cadre du plancher de la rambade) 6 pouces ou 0,16 mètre d'épaisseur. La hauteur de la rambade au-dessus de la couverte était donc de (1,87 mètres + 0,16 mètre) 2,03 mètres (6 pieds 3 pouces)²⁴¹. Cette mesure était

²⁴⁰ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 158.

²⁴¹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1*, op. cité, p. 95.

adaptée à l'espace nécessaire à la circulation et aux mouvements des hommes affectés au service des canons et des fers sur la conille.

Sur la réale de Versailles, il est indéniable que l'artillerie embarquée ne devait pas servir très souvent, et que ses fers devaient consister en des équipements peu encombrants.

L'activité sur sa conille devait donc être extrêmement réduite par rapport à ce qui prévalait à bord d'une galère ordinaire, surtout en situation de conflit, et n'imposait certainement pas les mêmes contraintes de circulation, de mouvements et de manutention, le même espace de débattement.

En outre, il est intéressant de considérer à nouveau la toile de David Teniers II et Jan van Kessel I (figure III-5.3/04) sur laquelle figure la rambade d'une demi-galère armée à quatorze rames, dont la hauteur est, à l'évidence, très inférieure à celle d'une galère ordinaire.

De même, en examinant de nouveau la galère de la Seine, on peut constater que le sol de sa rambade se trouve sensiblement plus bas que le tendelet du carrosse – placé à deux mètres environ au-dessus de l'espale –, et que deux hommes s'y

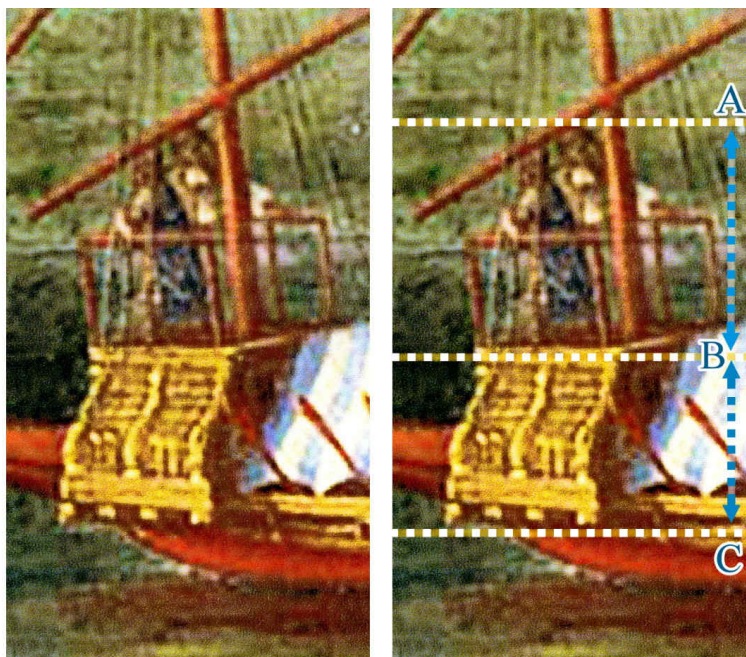


Figure III-5.3/05 – Rambade sur la galère de la Seine
(« Vue du parc et du château de Saint-Cloud » (détail), Adam Frans van der Meulen, troisième quart du XVII^{ème} siècle – RMN, château de Versailles, MV 6265)

tiennent (figure III-5.3/05). Ces personnages sont debout, ce qui permet d'évaluer un rapport approximatif de hauteur entre celle de la rambade (BC) et celle de ces hommes (AB estimé à 1,72 mètre), la première représentant environ les trois quarts de la seconde (BC \approx 0,75 AB). La hauteur de l'espale serait alors de :

$$1,72 \text{ m.} \times \approx 0,75 \approx 1,29 \text{ mètre}$$

Or, en appliquant à la hauteur de la rambade d'une galère ordinaire (hauteur 2,03 mètres) le coefficient réducteur constaté (0,6312), on obtient pour la réale de Versailles :

$$2,03 \text{ m.} \times 0,6312 = 1,28 \text{ mètre}$$

Soit une différence de 1 centimètre. Une forte présomption porte donc à considérer que la hauteur entre la couverte et le plancher de la rambade de la réale de Versailles était de 1,28 mètre environ.

Connaissant la hauteur de la coursie (0,87 mètre)²⁴² on peut en déduire celle de la rambade au-dessus de celle-ci :

$$1,28 \text{ m.} - 0,87 \text{ m.} = 0,41 \text{ mètre}$$

5.3₃ ELEVATION DE LA RAME AU-DESSUS DU NIVEAU D'EAU (confirmation)

Il est nécessaire, dans cette troisième hypothèse, d'être assuré du fait qu'en phase propulsive la rame du navire conserve tout à la fois la hauteur appropriée sur son point d'appui (0,96 mètre, c.f. paragraphe III-2.2₃B ; ou 0,95 mètre, c.f. paragraphe III-3.2₂B) et, à son extrémité interne, la hauteur convenant à celle des poignets du vogue-avant (c.f. paragraphe III-3.2₂B). Il convient donc de reprendre et d'adapter avec le coefficient de réduction constaté (0,6312) les critères utilisés dans les calculs effectués au paragraphe III-3.2₂B.

Dans la monographie de *La fleur de lis*, la hauteur, prise à la verticale du rai de coursie, entre la ligne d'eau et le dessus de la banquette (planche sur laquelle les rameurs posent leurs pieds), mesure 3 pieds (0,9744 mètre). Le rapport de réduction constaté entre la réale de Versailles et une galère ordinaire étant de 0,6312, on peut estimer que cette dimension est réduite à 0,62 mètre, mesure qui reste identique à celle calculée au paragraphe III-3.2₂B. La hauteur maximum sur l'eau des poignets du vogue-avant en position assise, et de l'extrémité interne de la rame en phase propulsive, demeure donc inchangée.

Cette constatation confirme les cotes d'installation des rameurs sur la couverte mentionnées au paragraphe III-3.2₂B :

Hauteur depuis l'eau jusqu'au dessus de la banquette	0,62 mètre
Hauteur de la plante des pieds (banquette) à l'assise du rameur (banc)	0,45 mètre
Hauteur de l'assise au haut des épaules	0,59 mètre
Hauteur des épaules à la poitrine (niveau des poignets)	- 0,15 mètre

²⁴² Dimension enregistrée par le Conseil de Construction de 1691.

Hauteur sur l'eau des poignets du rameur assis, ou de
l'extrémité interne de la rame (en phase propulsive) 1,51 mètre

Il est possible à présent de récapituler les informations propres à définir l'architecture générale du navire.

VI- DESCRIPTION GENERALE DE LA REALE DE VERSAILLES

L'image générale, technique et ornementale, de la réale de Versailles peut donc être décrite de la façon suivante :

6.1 ARCHITECTURE GENERALE

L'architecture générale de la réale de Versailles résultant de l'hypothèse n°3 retenue (c.f. paragraphe III-4) est bâtie sur les cotes suivantes :

6.1₁ COQUE

A) LONGUEURS

Poupe	4,72 mètres
Carrosse	4,38 mètres
Longueur du panneau décoratif droit	3,60 mètres
Longueur du panneau décoratif gauche	3,62 mètres
Espale (sur axe central)	1,95 mètre
Espale (sur la bande)	2,78 mètres
Vogue (assise)	15,30 mètres
Conille	3,33 mètres
Tambouret	4,22 mètres
Longueur de la coque	29,52 mètres
Coefficient de réduction par rapport à une galère ordinaire	0,6312
Emplacement par rapport à la poupe des madiers jumeaux sur l'axe longitudinal du navire	15,99 mètres
Emplacement par rapport à la proue des madiers jumeaux sur l'axe longitudinal du navire	13,53 mètres
Extrémité des façons de la poupe	7,38 mètres
Extrémité des façons de proue	4,92 mètres

B) LARGEUR

Largeur maximum de la coque aux madiers jumeaux	3,69 mètres
---	-------------

c) HAUTEURS

Hauteur du panneau décoratif droit	0,975 mètre
Hauteur du panneau décoratif gauche	0,970 mètre
Hauteur du passage sous la grande tenaille du carrosse (entre 2 et 2,50 mètres)	≈ 2,25 mètres
Hauteur du capion de poupe (ou du dessous du dragan)	2,95 mètres
Hauteur du capion de proue	1,78 mètre
Hauteur de la quille dans l'eau	0,12 mètre
Hauteur de la coque (au niveau des madiers jumeaux depuis le dessus de la quille jusqu'à l'extrémité supérieure des estamenaires jumeaux)	1,23 mètre
Creux du navire (au niveau des madiers jumeaux, du haut de la couverte au haut de la quille)	1,47 mètre
Hauteur du bouge	0,24 mètre
Hauteur de la quille	0,12 mètre
Hauteur de la coque au-dessus de l'eau	0,21 mètre
Tirant d'eau	1,14 mètre

6.1₂ MESURES HORS TOUT

Saillie sur l'arrière pour la flèche et les ornements de la poupe (dont la timonière) (2,44 m. x 0,6312)	1,54 mètre
Eperon (5,85 m. x 0,6312)	3,69 mètres
Longueur hors tout	34,75 mètres
Largeur hors tout d'escaume à escaume	5,51 mètres
Largeur du rai de coursie à l'escaume	2,29 mètres

6.1₃ VOGUE

Nombre de rameurs	52 hommes
Nombre de bancs	13 par bande
Longueur (vogue assise)	15,30 mètres
Interscalme	1,18 mètre
Largeur de la vogue depuis la coursie au courroir	1,56 mètre
Longueur d'un banc	1,66 mètre
Hauteur du banc sur la couverte au niveau du rai de coursie	0,62 mètre
Hauteur de la banquette sur la couverte au niveau de la coursie	0,17 mètre
Hauteur entre le banc et la banquette	0,45 mètre

6.1₄ RAMBADE

Longueur	3,33 mètres
----------	-------------

Largeur totale	4,05 mètres
Hauteur au-dessus de la coursie	0,41 mètre
Hauteur au-dessus de la couverte au niveau de la coursie	1,28 mètre

6.1₅ COURSIE

Largeur	0,93 mètre
Hauteur au-dessus de la couverte	0,87 mètre

6.1₆ COURROIR

Largeur	0,73 mètre
---------	------------

6.1₇ RAME

Longueur totale	7,80 mètres
Longueur de la partie interne (genou ou fiol)	2,29 mètres
Longueur de la partie externe (tiers et pale)	5,51 mètres
Élévation du point d'appui de la rame	0,95 mètre
Hauteur de l'extrémité interne de la rame au-dessus de l'eau en phase propulsive	1,51 mètre
Diamètre maximum de la rame	0,15 mètre

6.1₈ ARTILLERIE

Canons	5 ou plus vraisemblablement 3 canons de proue
--------	---

6.1₉ MATURE

A) HAUTEURS

Par rapport aux galères ordinaires armées à 26 rames par bande, l'augmentation de la vogue des « grandes galères » à 30 rames répond à un coefficient d'accroissement de (30 rames / 26 rames) 1,1538. Le Conseil de Construction de 1691 a arrêté les dimensions suivantes pour les arbres (mâts) des galères ordinaires et ceux des galères réales et patronnes²⁴³ :

	Galère Ordinaire (26 rames)	Galère extraordinaire (30 rames)	Coefficient d'accroissement
Arbre de mestre	70 pi. ou 22,7360 m.	81 pi. ou 26,3088 m.	1,1571
Arbre de trinquet	52 pi. ou 16,8896 m.	60 pi. 10 po ou 19,7587 m.	1,1699

²⁴³ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 135.

Les écarts entre les coefficients d'accroissement représentent

Pour l'arbre de mestre	(22,7360 m. x 1,1538) – 26,3088	0,08 mètre
Pour l'arbre de trinquet	(16,8896 m. x 1,1538) – 19,7587	0,27 mètre

Barras de La Penne mentionne pour la hauteur de l'arbre de trinquet 52 pieds 6 pouces ou 17,052 mètres²⁴⁴, mesure qui produit un coefficient d'accroissement de 1,1587. Il apparaît donc que la méthode des proportions s'appliquait aussi à la hauteur des arbres.

Le *Manuel de construction des galères-1691* fait mention des « Proportions de la mature d'une galère arrestées dans le Conseil de Construction [1691] »²⁴⁵ qui peuvent être transposées à la réale de Versailles au moyen du coefficient de réduction identifié entre les galères ordinaires et cette dernière (0,6312) :

	Galère ordinaire		Réale de Versailles
Hauteur de l'arbre de mestre	70 pi.	22,74 m.	14,35 m.
Longueur de la penne de mestre	68 pi.	22,09 m.	13,94 m.
Longueur du quart de mestre	60 pi.	19,49 m.	12,30 m.
Longueur de l'enginadure ²⁴⁶	25 pi.	8,12 m.	5,13 m.
Longueur de l'antenne de mestre	103 pi.	33,45 m.	21,12 m.
Hauteur de l'arbre de trinquet	52 pi.	16,89 m.	10,66 m.
Longueur de la penne de trinquet	74 pi.	24,04 m.	15,18 m.
Longueur du quart de trinquet	50 pi.	16,24 m.	10,25 m.
Longueur de l'enginadure	21 pi.	6,82 m.	4,31 m.
Longueur de l'antenne de trinquet	103 pi.	33,45 m.	21,12 m.

B) EMBLEMENTS

Par ailleurs, l'emplacement des arbres était fixé selon les prescriptions suivantes²⁴⁷ : l'arbre de trinquet se dressait vers l'avant de la rambade derrière les deux fortes pièces de bois le soutenant (les bittes), accolé à celle de senestre et donc décalé par rapport à l'axe longitudinal du navire (pour faciliter la manœuvre de son antenne, et le stockage du canon central sous la coursie lorsqu'il ne servait pas), et l'arbre de mestre au 2/5^{ème} de la longueur de la coque en partant du capion de proue, au-dessus de l'axe longitudinal de la

²⁴⁴ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, la description des galères*, 2, op. cité, p. 10.

²⁴⁵ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères-1691*, op. cité, p. 135.

²⁴⁶ L'enginadure consistait dans la partie de l'antenne où la penne et le quart se recouvraient pour être liés ensemble.

²⁴⁷ DELACROIX Gérard, *La fleur de lis - 1690*, op. cité, p. 118.

coursie, soit

29,52 mètres x 2/5 = 11,81 mètres du capion de proue

6.1.1 ASPECT SCHEMATIQUE DU NAVIRE

Les cotes établies ci-dessus permettent de dessiner le schéma général du navire, principalement de sa coque (figures III-6.1/01 à 03).

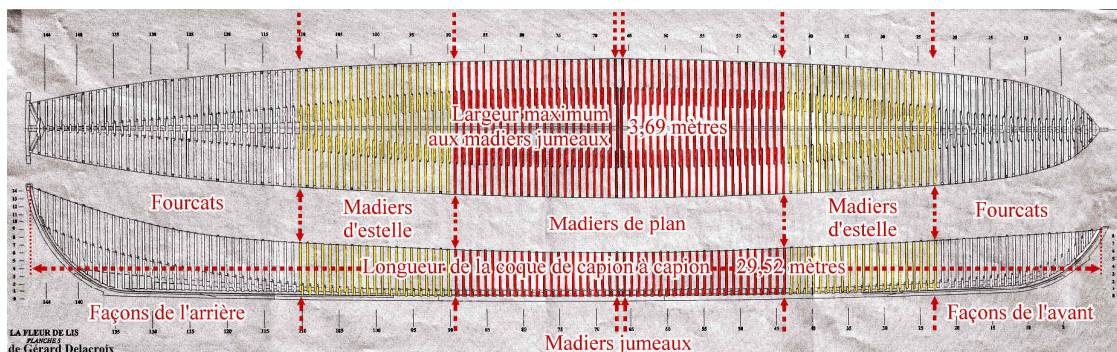


Figure III-6.1/01 – Schéma du bordage de la réale de Versailles
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

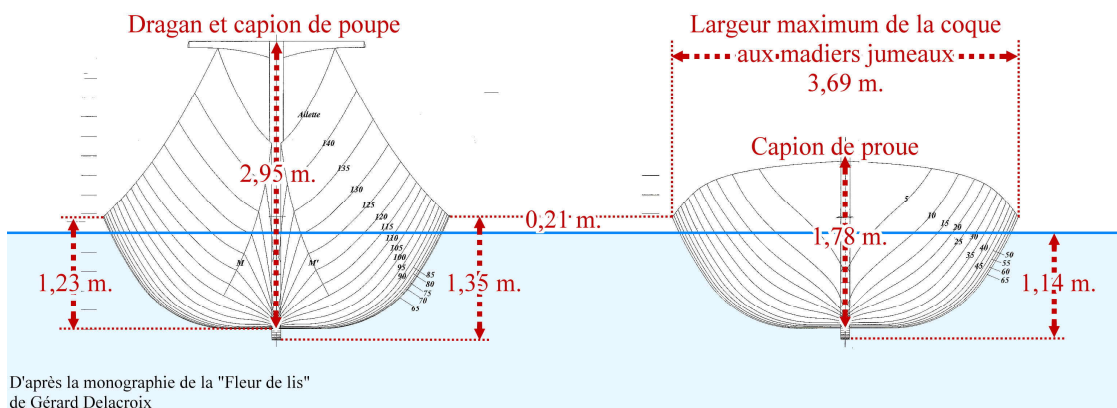


Figure III-6.1/02 – Schéma des éléments de la coque de la réale de Versailles
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

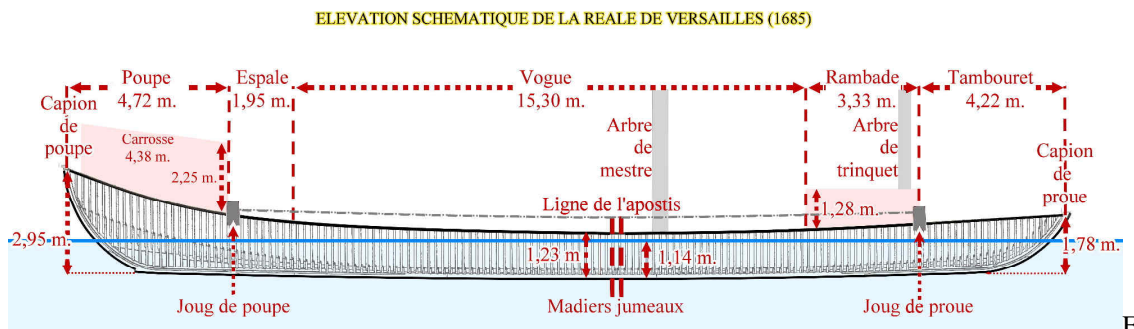


Figure III-6.1/03 – Schéma de la réale de Versailles vue sur sa bande droite
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Outre les cotes et l'aspect généraux du navire, l'examen des gouaches

conservées à la Bibliothèque nationale permet de souligner deux caractéristiques de sa poupe :

- ♦ Celle-ci n'a pas été construite en « cul de mounine » selon la pratique la plus habituelle, mais en tableau.
- ♦ Une sorte de balcon dépasse de la poupe, qui faisait peut-être office de timonière.

Les éléments de l'architecture générale du navire ne constituaient que l'un des ensembles dont dépendait son image. L'autre facteur le caractérisant était son ornementation, c'est-à-dire la décoration de ses œuvres mortes, et les ajouts destinés à ennoblir la galère, bâtiment de combat mais aussi vecteur de communication du Prince, bâtiment de prestige à Versailles destiné à concourir à la renommée du Roi-Soleil.

6.2 DECORATION DE LA REALE DE VERSAILLES D'APRES LES DEUX GOUACHES CONSERVEES A LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE

La décoration du navire portait sur ce que l'on peut résumer sous l'appellation de corps de la galère, sur ses prolongements à la poupe et à la proue, et sur les étoffes qui l'ornaient.

6.2₁ LES PEINTURES DU CORPS DE LA REALE

Aucun document ne précise par le détail les couleurs utilisées pour peindre les différents éléments du corps des galères, qui ne semblent pas avoir été standardisées. Il s'agit plutôt de couleurs de tradition. Les archives écrites et l'iconographie de l'époque permettent de constater que deux traitements principaux leur étaient appliqués, l'un, élaboré, pour l'extérieur de sa coque dont dépendait l'image qu'elle devait projeter, l'autre, plus simple, destiné aux aménagements intérieurs du navire.

A) LA COQUE ET L'ASPECT EXTERIEUR

Une première couche, de couleur rouge-brun, était destinée à protéger le bois²⁴⁸. Ensuite, les teintes utilisées variaient selon que les galères étaient ordinaires ou extraordinaires.

Les premières recevaient une « seconde couche de peinture [...] de la couleur qui agréait le plus au capitaine »²⁴⁹, qui pouvait être de teintes variées – noire aussi (figure III-6.2/02) –, qui couvrait également la palamente comme l'atteste le devis (années 1686-1687) relevé dans le dictionnaire *Trésor du langage des galères* : « Peindre les galères ordinaires, avec leur palement [palamente] de

²⁴⁸ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 198.

²⁴⁹ Ibidem

bleu, rouge, vert ou couleur perle, [prix pour] chacune : 220 livres »²⁵⁰. René Burlet mentionne que le contaou et les baccalas (figure III-6.2/01) étaient bleu-vert, rehaussés du jaune déposé sur la tapière, la ceinture²⁵¹ et sur la tranche du trinquenin²⁵².

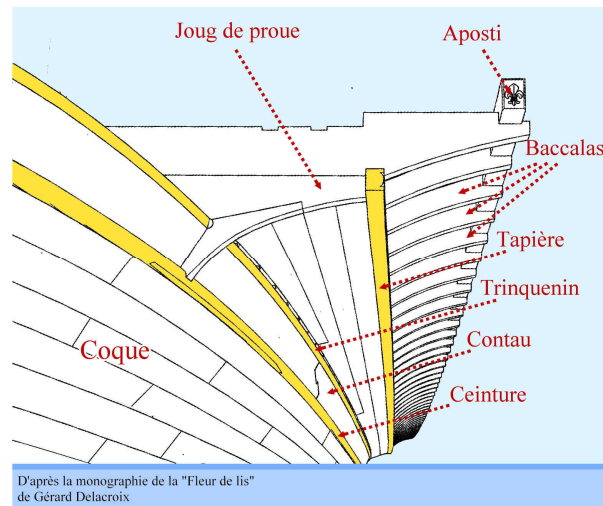


Figure III-6.2/01 – Ceinture, contaou et trinquenin
(Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », L'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)



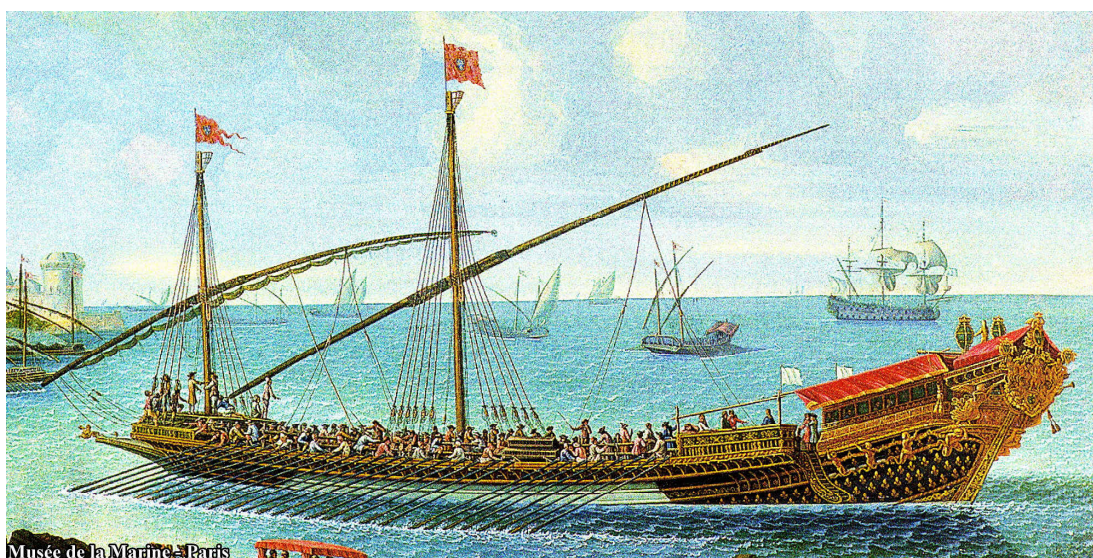
Figure III-6.2/02 – Galère en rade de Marseille – école de Puget
(Musée du Vieux Marseille)

²⁵⁰ FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, tome 1, p. 652.

²⁵¹ « Les ceintures sont les bois qui ceignent le navire par dehors, et iusque où l'eau de la mer donne » de Binet, 1621, dans le dictionnaire *Trésor du langage des galères*, déjà cité.

²⁵² BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 99 et 117, et *La Minerve, 1746. Le monde des galères* » in BOUDRIOT Jean, « Modèles historiques – musée national de la Marine », op. cité, p. 51.

Les coques des secondes semblent avoir été peintes en bleu de roi ou en gris perle, et plus généralement, surtout pour les réales, en noir, palamentes et coques aussi, conformément à la facture (années 1686-1687) relevée dans le dictionnaire *Trésor du langage des galères* : « Peindre de noir la réale ou patronne, avec leur palement [palamente], [prix pour] chacune : 160 livres »²⁵³. Ces dernières recevaient un semi de fleur de lys d'or. René Burlet précise que la partie immergée de leur coque était d'un « blanc sale » qui correspondait à l'espalmage²⁵⁴ de la carène, noire de la ligne de flottaison jusqu'à la ceinture, dorée à la tapière, à la ceinture, à la tranche du trinquenin et sur les apostis, bleue au contaou et aux baccalas²⁵⁵ (c.f. figure III-6.2/01). Une huile sur toile de 1694 intitulée *La réale entrant dans un port* (figure III-6.2/03) présente une peinture de coque noire inhabituellement coupée par une grande zone blanc-gris ou blanc-beige dans sa partie centrale qui ne correspond donc pas à la zone d'espalmage²⁵⁶. Le contaou est partiellement noir également, très orné de motifs dorés, tout comme les rames, les baccalas et l'apostis sont noirs et or, les sculptures de poupe sont dorées « à fond ».



Musée de la Marine, Paris

Figure III-6.2/03 – Réale (trente rames par bande) entrant au port, vers 1694
(Anonyme, musée de la Marine, Paris, 1 OA 23)

L'ambassadeur de Venise à Versailles, Francesco Michiéli, écrivait en décembre 1671 aux autorités de la Sérénissime qui lui demandaient son avis sur

²⁵³ FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, p. 1383.

²⁵⁴ Nettoyage de la partie immergée de la coque, enduite ensuite d'un mélange de suif et de goudron pour la calfater. Cette opération était effectuée à la fin de l'hivernage et tous les deux mois environ en période de campagne.

²⁵⁵ BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 99, 117 et 127.

²⁵⁶ René Burlet estime qu'il s'agit là d'une zone destinée aux coulures provenant de l'évacuation par les dalots (les rageoles, en langage des galères) des déchets de tous types issus de la chiourme (*Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 127). Cette explication est peu convaincante dans la mesure où, pour concourir à une pareille fonction, on imaginerait une couleur plutôt sombre que claire. De surcroît, la longueur de la partie de la coque concernée est sensiblement inférieure à celle de la zone de vogue.

la décoration de gondoles qu'elles envisageaient de faire construire pour les offrir à Louis XIV : « [...] le Roi n'aime pas les couleurs sombres »²⁵⁷. Cette recommandation est de nature à confirmer que la coque de la réale de Versailles n'était pas noire ; les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale nous la montrent bleue outremer, et un document d'époque figurant dans les *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV* en 1686 (c.f. paragraphe III-1.5₁c) atteste du fait que du bleu outremer fut acheté pour la peinture de ce navire : « 2 juin – 16 juillet, [paiement] à Fremin, marchand épicier, pour l'outre-mer et laque de Venise qu'il a fourni pour la gallère 736 livres ».

Le *Manuel de construction des galères -1691* mentionne les coûts suivants en usage à cette époque pour la peinture des galères ordinaires²⁵⁸ :

Première couche de peinture rouge pour conserver le bois	98 livres
Seconde couche de la couleur qui agréée au capitaine	253 livres
Coût total de la peinture d'une galère ordinaire	351 livres

Ce montant est confirmé par Barras de La Penne qui évaluait ce même poste de dépense à 350 livres²⁵⁹. La dorure d'une poupe ne dépassait pas 274 livres.



Figure III-6.2/04 – Ornementation de la coque de la réale de Versailles (détail gouache BNF)
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

Un autre document²⁶⁰ de paiement pour des tâches effectuées en 1686-1687, plus évocateur encore, mentionne : « Peinture et dorure pour [toute] une galère réelle ordinaire avec sa palement : 690 livres ».

Il est donc vraisemblable que le volume de peinture représenté par les 736 livres de produits colorants achetés pour la réale de Versailles ait permis de la teindre en entier, notamment de peindre et de dorer la coque et les équipements accessoires – baccalats et apostis, escaliers, guérites, filarets, hampes de pavillons, etc. – de la façon fastueuse montrée par les gouaches de la Bibliothèque nationale (figures III-6.2/04 à 06) : La coque était semée de fleurs de lys d'or. Le contour présentait, à partir de l'espale, des sculptures alternées de coquilles et de motifs décoratifs tenus par de petits personnages marins. La ceinture, la tranche du trinquenin et la taprière étaient sculptées et dorées, tout comme étaient ornés, avec profusion, le carrosse, la coque, le timon, les apostis

²⁵⁷ Arch. Venise, ASV Senato Francia, dec. 1671, lettre n° 44.

²⁵⁸ FENNIS Jan, *Un manuel de construction des galères – 1691*, op. cité, p. 198.

²⁵⁹ FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1*, op. cité, p. 139.

²⁶⁰ FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, tome 3, p. 1383 et 1384.

qui supportaient aussi trois tritons de chaque côté de l'espale, lui-même soutenu par de petits gigantes²⁶¹ au niveau de l'escalier d'accès latéral. Chaque

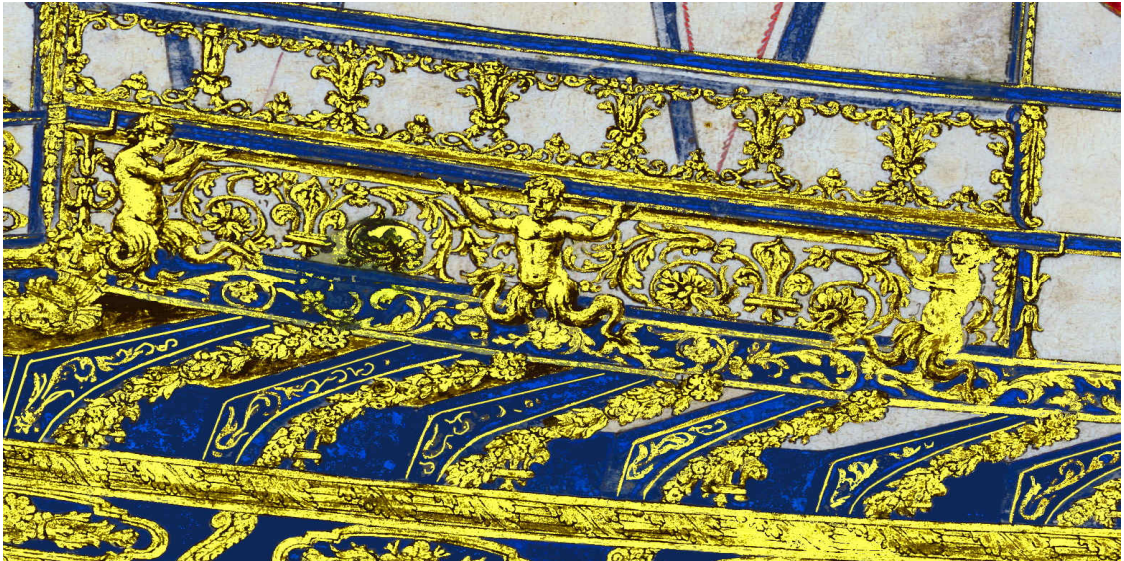


Figure III-6.2/05 – Décoration de la rambarde de l'espale et des baccalas de la réale de Versailles (détail gouache BNF)
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

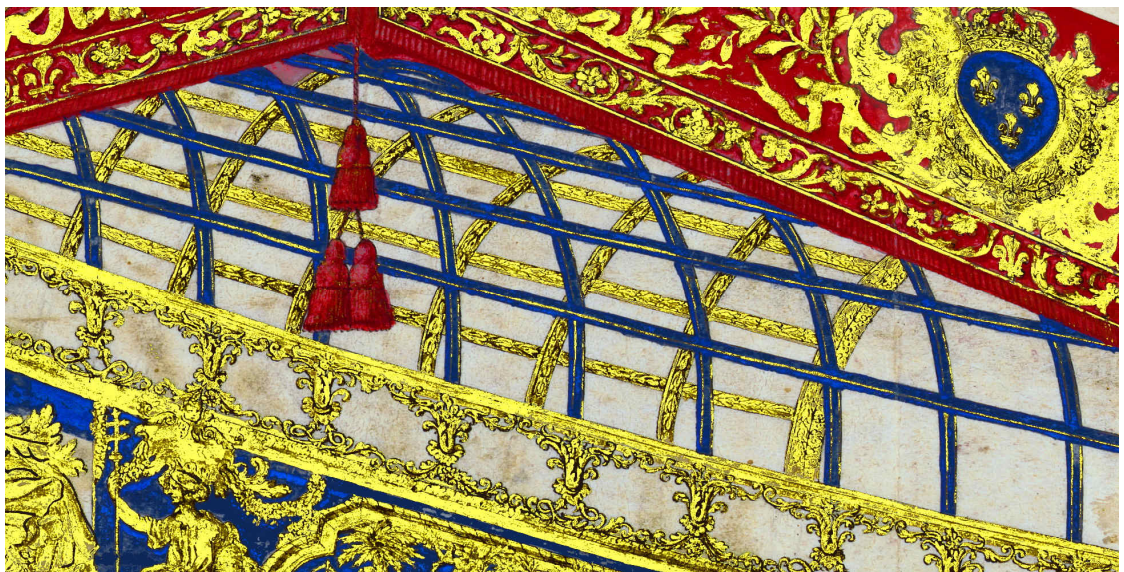


Figure III-6.2/06 – Décoration des guérites du carrosse de la réale de Versailles (détail gouache BNF)
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)



Figure III-6.2/07 – Modèle de décoration pour une rame de réale

surface, aussi modique était-elle, se trouvait magnifiquement parée ne serait-ce que par un simple filet d'or. A l'arrière du navire, des tritons émergeaient du

²⁶¹ Le *Trésor du langage des galères* de Jan Fennis donne le nom *gigante* pour masculin (tome II, p. 1033). Il est aussi employé au féminin, probablement par référence à une *figure*.

sillage. L'un d'entre eux montait un cheval marin. Il est probable que les rames étaient également bleues, décorées de motifs peints de couleur or (figure III-6.2/07).

Il est intéressant de relever la similitude entre la couleur de la coque bleu outremer – c'est-à-dire d'un bleu tirant sur le violet – fleurie de lys d'or, et celle du manteau royal qui, lui aussi, était violet semé de lis d'or²⁶².

B) LA COULEUR INTERIEURE

Quelle était la couleur intérieure des galères ? A vrai dire, cette question reste quasiment sans réponse. Trois indices, peut-être, permettent de se faire une idée à ce sujet :

- ♦ Le premier provient d'une maquette reproduisant, au début du XX^{ème} siècle, une galère du XVIII^{ème} siècle construite à l'échelle de 1/38,6^{ème}, conservée au Musée de la Marine à Paris : « [ce modèle] a conservé sa couleur d'origine, très peu de modèle sont dans ce cas [...]. L'intérieur est d'un rouge assez sombre, tirant un peu sur le brun²⁶³ [...] ».
- ♦ Le second indice vient de l'*Inventaire général des meubles de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686) qui mentionne au sujet de la réale de Versailles : « Trois cens cinquante aunes [416 mètres] de cordon de soye rouge cramoisy [rouge foncé], pour servir à la dite tente et autres ».

Par ailleurs, le paiement de 1686 cité précédemment, relatif à l'achat de peintures destinée à la galère du Grand Canal pour sept cent trente six livres, mentionne non seulement la fourniture d'outre-mer mais aussi de laque de Venise. Il s'agissait d'un produit employé en peinture composé d'os de seiche pulvérisés colorés avec une teinture de cochenille mestèque (pigment écarlate ou cramoisi) et de bois de Brésil de Fernambouc (pigment cramoisi) bouillis dans une lessive d'alun, d'arsenic et de soude blanche²⁶⁴. « Seuls les panneaux du coursie ont gardé leur couleur de bois naturel, ce qui était sans doute le cas dans la réalité »²⁶⁵. A cette exception près, la peinture de couleur cramoisie couvrait l'intérieur de la réale de Versailles, d'une nuance très proche de celle

²⁶² SABATIER Gérard, *La gloire du roi, iconographie de Louis XIV de 1661 à 1672*, in « Histoire, économie et société », année 2000, vol. 19, n°4, p. 531 : « Le roi [Louis XIV] porte le manteau du sacre de velours violet semé de fleurs de lys d'or » ; et MILLIN A.L., *Dictionnaire des Beaux-Arts*, impr. Crapelet, Paris, 1806, p. 464 et 465 : « Quelquefois les habits [du sacre] ont été de satin bleu azuré, comme au sacre de Henri II, et quelquefois de velours gros bleu [aujourd'hui 100% de cyan, 100% de magenta, 0% de jaune, 50% de noir] ou violet, comme à celui de Louis XIII et de Louis XIV [...] ils étaient toujours semés de fleurs de lys brodées en or, et doublés de taffetas cramoisi. [...] Quant au manteau [...] ceux de Louis XIII et de Louis XIV étoient de velours violet, bordé d'hermine [...] ».

²⁶³ BURLET René, *Les galères au Musée de la Marine*, op. cité, p. 99 et 100.

²⁶⁴ DIDEROT Denis, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, tome 19^{ème}, éd. Pellet, Genève, 1777.

²⁶⁵ BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 100.

des étoffes et des cordons de soie rouge qui la paraient. On peut relever, ici aussi, la similitude entre la couleur intérieure du navire et celle du manteau du sacre : sa doublure, sa face intérieure, présentait aussi une teinte cramoisie.

6.2. LES ORNEMENTS DE LA POUPE

Deux navires, construits à sept ans d'intervalle, ont présenté un décor de poupe sensiblement identique : le navire dessiné sur les gouaches conservées à la



Musée de la Marine - Paris
"Les génies de la mer"

Figure III-6.2/08 – Ornementation de la poupe de la *Grande Réale* (1671-1676)
(Musée de la Marine, Paris, « Les génies de la mer » 2001, 3 MG 2)

Bibliothèque nationale, et celui construit – ou plutôt monté, tout ses éléments ayant été préparés auparavant – en une journée dans l'arsenal de Marseille, dans le cours des 10 et 11 novembre 1678, exploit illustré par un tableau exposé au château de Versailles²⁶⁶, réalisé probablement en 1678-1679 et attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien.

Cette seconde galère sera désignée ci-après, par commodité, par l'appellation « galère de vingt-quatre heures ».

Quelles sont les relations entre les modèles de ces œuvres, et que peut-on en déduire ?

²⁶⁶ Numéro d'inventaire : MV 5457

A) LA POUPE D'APRES LES GOUACHES CONSERVEES A LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE

Les galères présentaient à la poupe deux niveaux d'ornements, l'un aposé sur la coque, l'autre projeté au-delà de celle-ci.

Le premier se composait essentiellement des trois éléments ou ensembles suivants, sculptés en bas reliefs :

- ♦ Le *panneau de poupe* (en E sur la figure III-6.2/08), appelé parfois « pavois », dont le cartouche central énonçait le nom du navire, sauf, bien sûr, sur les réales qui, par principe, étaient uniques.
- ♦ Deux *panneaux décoratifs*, situés de chaque côté de la poupe (en G). Ils représentaient généralement des scènes de mythologiques.
- ♦ Ces panneaux étaient encadrés (en F) soit par d'autres *panneaux plus petits*, soit par des *personnages* incarnant des évocations symboliques (amours, vertus, faisceaux d'armes, etc.).

Le second niveau d'ornements prolongeait la poupe, en saillie au-delà de l'arrière du navire. Il se composait des quatre éléments ou ensembles suivants :

- ♦ A l'extrémité de la flèche (en A) et des bandinets (en B), des *écussons* portaient la marque du roi, respectivement les armes de France et le chiffre du roi.
- ♦ A l'extrémité des grands bandins se trouvait la pièce maîtresse du décor (en C) : le grand *panneau du couronnement* sur lequel figurait généralement une scène sculptée en bas-relief en l'honneur d'un personnage mythologique dont les qualités devaient caractériser le navire. Il était parfois entouré de moulures.
- ♦ De part et d'autre de cette œuvre (en D), deux *gigantes* supportaient les grands bandins. Ils s'appuyaient sur des consoles placées aux extrémités du dragan. Il s'agissait généralement de personnages – ici des Renommées – sculptés en ronde-bosse (en relief).
- ♦ Deux *corbeaux* (en H), sous des formes diverses (feuilles d'acanthé, personnages, etc.), participaient au soutènement des gigantes. Sur la figure III-6.2/08, deux tritons, traités en ronde-bosse, remplissent cette fonction.

Habituellement aussi, sur les galères ordinaires, une statuette évoquant le nom de la galère était fixée sur la flèche. Elle représentait une allégorie mythologique ou le saint patron du navire.

Tous ces ornements étaient fixés de façon à permettre aisément leur démontage. Fréquemment, un « jeu » de décor servait à deux galères successives. Sur les galères ordinaires, seuls sont dorés les reliefs des sculptures, le fond étant peint de la couleur demandée par le capitaine. Sur les réales et les patronnes, l'ornementation était « dorée à fond » c'est-à-dire qu'était couverte d'or la totalité de la surface des éléments décoratifs.

Le décor de la réale de Versailles, tel que l'on peut le découvrir sur les

gouaches de la Bibliothèque nationale, répondait à cet agencement. Un point majeur, toutefois, le démarquait des autres galères, et même des réales de la flotte : il présentait un faste, une profusion de motifs et un luxe de détails somptueux, inégalés jamais plus reproduits, ni sur une galère ni sur un vaisseau. Hormi cette caractéristique générale et dominante, il est intéressant de relever les points suivants :

❑ *La poupe du bâtiment*

Outre son aspect extrêmement brillant et harmonieux, la poupe du bâtiment présente un tableau arrière (figure III-6.2/09) et non un « cul-de-mounine »²⁶⁷

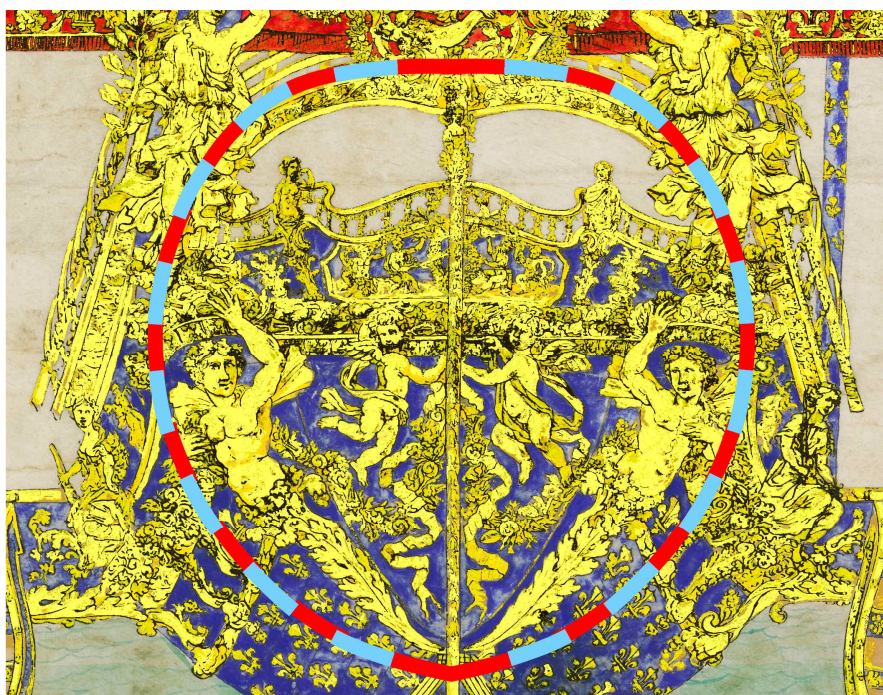


Figure III-6.2/09 – Ornementation de la poupe de la réale de Versailles (détail gouache BNF)
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)

comme elle se présentait généralement sur les galères de l'époque, à l'exception aussi de la réale de la Seine.

❑ *Le cartouche du panneau central*

Ce cartouche (figures III-6.2/10 et 11) ne porte aucun nom comme il est d'usage pour une réale. Cependant, il convient de se rappeler que le navire était désigné sous l'appellation de la *Mignonne*. Quelle en était la signification ? La première édition du Dictionnaire de l'Académie française (1694) regroupait les mots selon leur racine étymologique. Ainsi, les mots dérivés étaient présentés à la suite des mots principaux sans que soit prise en compte leur lettre initiale ; par

²⁶⁷ FENNIS, Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, tome 1, p. 690 : Cul-de-mounine ou monine : « Poupe en forme de fesses de guenon ».

exemple, *Dérivation* est groupé sous *Rive* dans la section *R* du dictionnaire. Mignon ou Mignonne est ainsi placé sous la souche étymologique *[mign]ard* dont la signification était ainsi décrite : « Doux, gracieux, délicat. Il se dit aussi

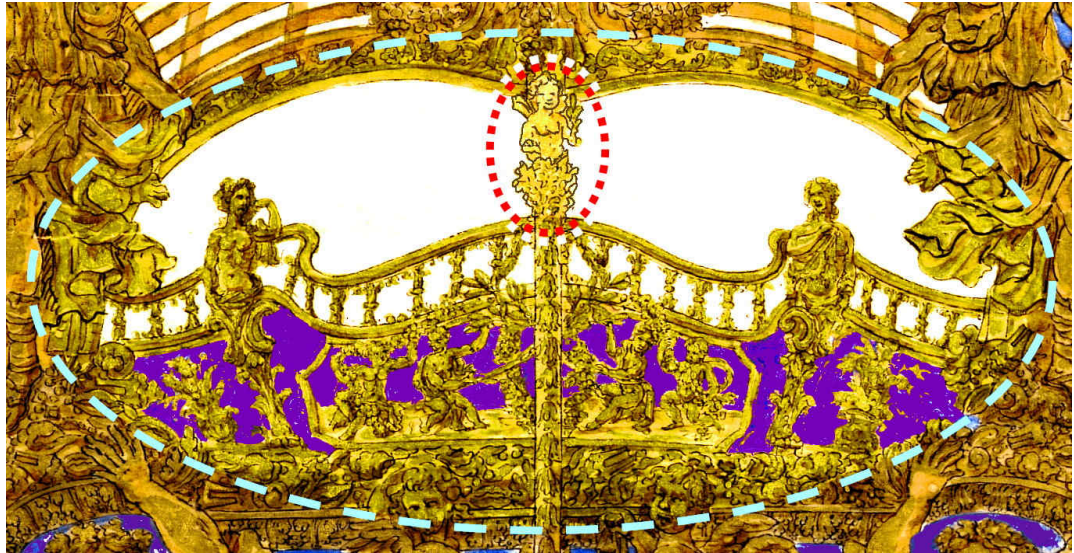
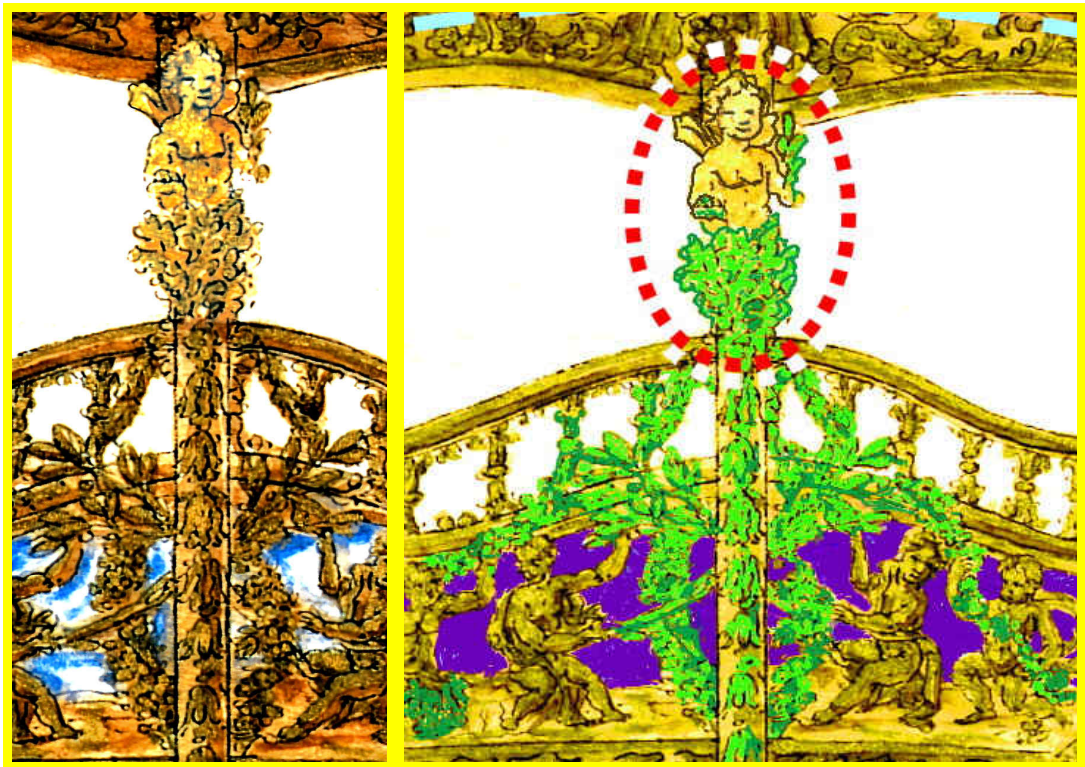


Figure III-6.2/10 – Panneau centrale et son cartouche de la réale de Versailles (détail gouache BNF)
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)



Figures III-6.2/11 – Figuration de la Mignonne ?
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald, le choix des couleurs sur l'image de droite relève d'une interprétation)

de petits ouvrages qui sont travaillés avec beaucoup de délicatesse ». Le verbe *Mignarder* suit : « traiter délicatement », puis *Mignardement* : « Délicatement [...], se dit aussi d'un ouvrage exquis et délicat ». Vient enfin *[Mign]on* ou

[*mign*]onne : « Délicat, joli [...]. Il s'emploie aussi dans le substantif, et alors il signifie Le bien-aimé »²⁶⁸.

On peut se demander si cette évocation n'a pas été matérialisée par le petit personnage délicat et souriant qui domine la balustrade du carrosse, vers lequel convergent les guirlandes, confectionnées par les putti²⁶⁹ figurés dans le cartouche, dont il semble émerger. Cette impression se trouve renforcée lorsque ces motifs végétaux – peut-être des feuillages mêlés de fleurs – sont sommairement colorés en vert pour les distinguer de l'uniformité dorée dans laquelle ils se fondent.

Peut-être convient-il aussi de se rappeler ici du poème de Ronsart²⁷⁰, décédé exactement un siècle avant l'année de lancement de la réale du Grand Canal, intitulé *A Cassandre* :

Mignonne, allons voir si la rose
Qui ce matin avoit desclose
Sa robe pourpre au Soleil
A point perdu ceste vesprée
Les plis de sa robe pourprée,
Et son teint au vostre pareil. [...]

Donc, si vous me croyez, mignonne,
Tandis que vostre âge fleuronne
En sa plus verte nouveauté,
Cueillez, cueillez vostre jeunesse :
Comme à ceste fleur la vieillesse
Fera ternir vostre beauté ».

❑ *Les panneaux décoratifs latéraux (figures III-6.2/12 et 13)*

- ♦ Le panneau de droite met en scène, assise sur son trône, la France souriante que représente Minerve, fille de Jupiter dans la mythologie romaine et déesse des arts et des sciences mais aussi des techniques de la guerre et des arbres. Elle porte un casque sur la tête, tient une lance et un bouclier à la main gauche, et désigne de l'index droit un miroir où son visage se reflète sous les traits d'un soleil resplendissant qui règne sur le globe. C'est bien de Louis XIV qu'il s'agit. Dans cette composition, il accueille, et ses génies ailés protègent ou soutiennent, une Cour de figures allégoriques symbolisant *les arts et les sciences* (figures III-6.2/14 et 15) : de gauche à droite, la géométrie, l'architecture, la sculpture, la peinture, le dessin dont le motif tracé reproduit aussi un soleil rayonnant, la musique et le chant, l'astronomie et l'histoire.

²⁶⁸ ACADEMIE FRANÇAISE, *Dictionnaire de l'Académie française*, première édition, 1694, op. cité, p. 68 et 69.

²⁶⁹ Putti (au pluriel, putto au singulier) : nom donné aux petits amours peints ou sculptés.

²⁷⁰ Pierre de Ronsart (1524-1585).

Panneau du bord droit (360 cm x 97,5 cm x 13 cm)



Panneau du bord gauche (362 cm x 97 cm x 11 cm)



Figures III-6.2/12 et 13 – Panneaux décoratifs latéraux, de droite (en haut) et de gauche (en bas)
(Musée de la Marine, Paris, 37 OA 17 et 37 OA 18)



Figures III-6.2/14 et 15 – Détail du panneau décoratif de droite, figurations de la Peinture et de la Musique

(Musée de la Marine, Toulon, MnM 37 OA 17 ; clichés Patrice Grimald)

- ♦ Le panneau de gauche célèbre le commerce et l'abondance : à droite, la France, toujours représentée par Minerve, entourée de ses attributs régaliens – couronne royale, main de justice, faisceau d'armes et écu fleurdelisés – reçoit l'hommage et les richesses des quatre parties du monde dont les ambassadeurs viennent de débarquer d'un vaisseau que protège Mercure, divinité romaine du commerce et des voyages, messager aussi des autres

dieux. De droite à gauche, l'Europe que cotoie son cheval, à la tête des autres peuples, offre en tribut une corne d'abondance et un sceptre ; derrière elle, l'Asie, accompagnée d'un chameau, présente les parfums de l'Orient dans un encensoir, à côté de l'Afrique entourée d'un serpent, d'un crocodile, d'un éléphant, et de l'Amérique (figures III-6.2/16 et 17) parée de plumes, portant arc et carquois. Un marin, courbé sous un sac, décharge les autres marchandises transportées par le navire dont la coque est couverte d'allégories marines que domine Neptune armé de son trident.



Figures III-6.2/16 et 17 – Détail du panneau décoratif de gauche, figurations de l'Afrique et de l'Amérique

(Musée de la Marine, Toulon, MnM 37 OA 17 ; clichés Patrice Grimald)

A la lecture de ces deux tableaux, on peut se demander si ce lieu où trône le Roi-Soleil dans toute sa magnificence, où il accueille, soutient et développe les arts et les sciences, où il reçoit ses tributaires, si cette mise en scène n'est pas une allégorie de Versailles dans sa fonction souveraine et civilisatrice, et surtout une représentation des éléments constitutifs de la renommée de Louis XIV célébrée par les dieux et les muses, reconnue par tous les peuples de la terre.

- ❑ *Deux allégories encadrent chaque panneau : quatre des vertus de l'image conceptuelle du Roi*

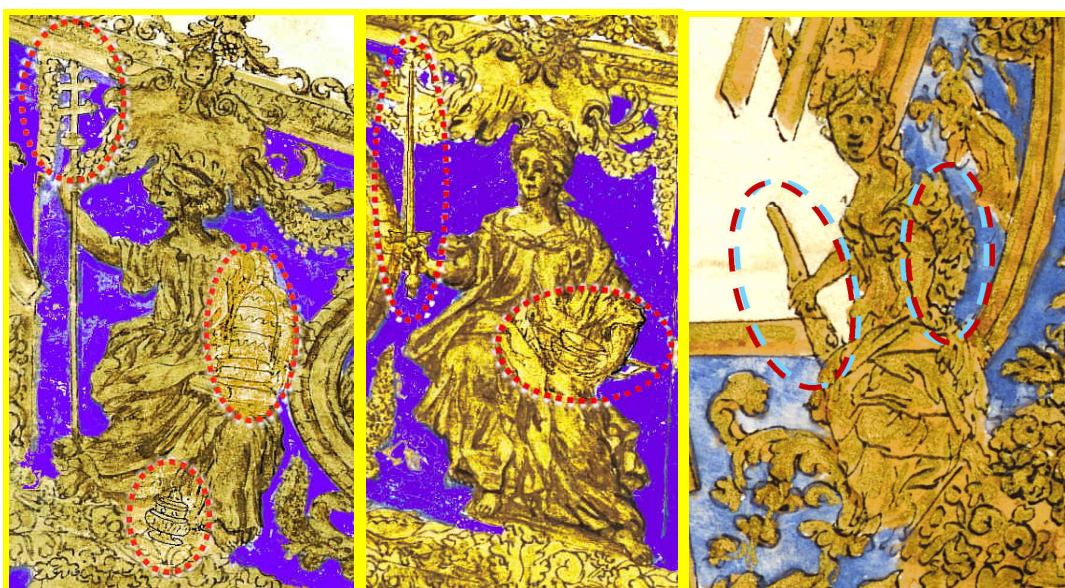
Les panneaux sont entourés de deux effigies féminines, sculptées en ronde-bosse si l'on en croit la gouache représentant de face la poupe de la réale de Versailles (figure III-6.2/18) :

- ♦ Sur la gouache représentant cette poupe en perspective, qui montre la bande droite du navire, il apparaît que la sculpture placée à gauche du panneau décoratif représente *la Foi* (figures III-6.2/19) tenant de sa main droite la croix patriarcale à double traverse, supportant de sa main gauche la tiare

papale à triple couronne²⁷¹ posée au-dessus de livres figurant probablement les Evangiles, et conservant un encensoir posé à ses pieds.



Figure III-6.2/18 – Effigies féminines en ronde-bosse bordant les panneaux décoratifs latéraux
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)



Figures III-6.2/19 à 21 – Effigies de la Foi, de la Justice et de la Force
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald)

- ♦ La sculpture disposée à droite du même panneau symbolise *la Justice* (figures III-6.2/18 et 20). Elle tient le glaive, de sa main droite, tandis que les plateaux de la balance et son fléau reposent sur sa jambe gauche.
- ♦ La gouache présentant la poupe de la réale de Versailles vue de face ne montre sur sa bande droite que la Justice. Il se peut que des sculptures en saillie fassent écran à la Foi, ou que les sculptures entourant le panneau décoratif aient été inversées lors de leur exécution.

Sur la bande senestre du navire apparaît une autre représentation féminine en ronde-bosse qui constitue certainement le pendant de la Justice. Elle tient une masse de bois, une sorte de gourdin, symbole de force, et l'on peut, dans son dos par l'effet de la perspective, apercevoir la gueule et la crinière

²⁷¹ Elle évoquait initialement les trois titres du Pape : père des rois, régent du monde et vicaire du Christ. Aujourd'hui cette interprétation a sensiblement évolué vers l'expression de trois pouvoirs : pouvoir d'ordre sacré en qualité de vicaire du Christ, pouvoir de juridiction sur le peuple des fidèles, pouvoir de magistère sur les dogmes. Elle n'est plus portée depuis les années 1970.

d'un lion, autre attribut allégorique de la force (figure III-6.2/21). Elle personnifie donc une troisième vertu, *la Force* (évocatrice aussi de la *Puissance*). Il manque une vertu sur la bande senestre, invisible du fait de la Force qui fait écran. Il s'agissait vraisemblablement d'une allégorie de la Grandeur pour parfaire ainsi la représentation du Roi dans ses affaires temporelles (c.f. paragraphe I-1.2₃), probablement une allégorie de la vertu de *Magnificence*, instrument de la grandeur de l'Etat, dont l'« un de ses effets principaux est de bâtir des temples et des palais, qui sont des ouvrages par le moyen desquels les plus grands princes rendent à la postérité leur nom ou leur mémoire célèbre »²⁷². Elle devait alors présenter une femme portant un plan d'architecture – ou une équerre –, et, une palme dans l'autre main²⁷³.

Complété par les allégories de la Foi et de la Justice à tribord, l'ensemble ainsi composé figurait le triptyque constitutif de l'image conceptuelle du Roi élaborée par la Petite Académie animée par Colbert pour instituer et diffuser la renommée de Louis XIV (c.f. paragraphe I-1.2).

□ *Le couronnement*

Ces trois figures regardent vers la poupe, où domine le *couronnement*, entre les deux grands bandins. Une allégorie centrale l'anime, sculptée en bas-relief (figure III-76.2/22), qui ne se laisse pas facilement identifier. Il présente quatre attributs²⁷⁴ :

- ♦ Une *couronne*, de lauriers semble-t-il. Elle évoque la gloire, la victoire (« la renommée est la conséquence de la victoire »²⁷⁵), la vertu (« qui, en elle-même, représente l'issue victorieuse d'un combat »²⁷⁶), c'est aussi un attribut d'Apollon.
- ♦ Une *corbeille de fleurs* sur son bras gauche, signe de la richesse, de la sérénité, de la paix, de la vertu²⁷⁷ ; ou bien est-ce plutôt une *corne d'abondance* attribut de la paix ou de la concorde (« l'abondance naît de la paix et de la concorde »²⁷⁸), de la félicité publique.
- ♦ Une grande *palme* tenue par sa main droite, attribut ou *sceptre* de la vertu, de la sagesse, de la force d'âme, de la fortune, de la victoire et de la paix, de la renommée²⁷⁹.
- ♦ Un *lion* sur lequel le personnage allégorique pose les pieds ou sur lequel il

²⁷² BAUDOUIN Jean, *Iconologie [...]* (tirée de l'*Iconologia* de Cesare RIPA), volume II, Paris, 1643, p. 133.

²⁷³ Ibidem.

²⁷⁴ Tervarent (de) Guy, *Attributs et symboles dans l'art profane*, librairie Droz, Genève, 1997, p. 227 ; et BAUDOUIN Jean, *Iconologie [...]*, op. cité, p. 3, 59, 65, 83, 132, 138.

²⁷⁵ Ibidem, p. 345 et s.

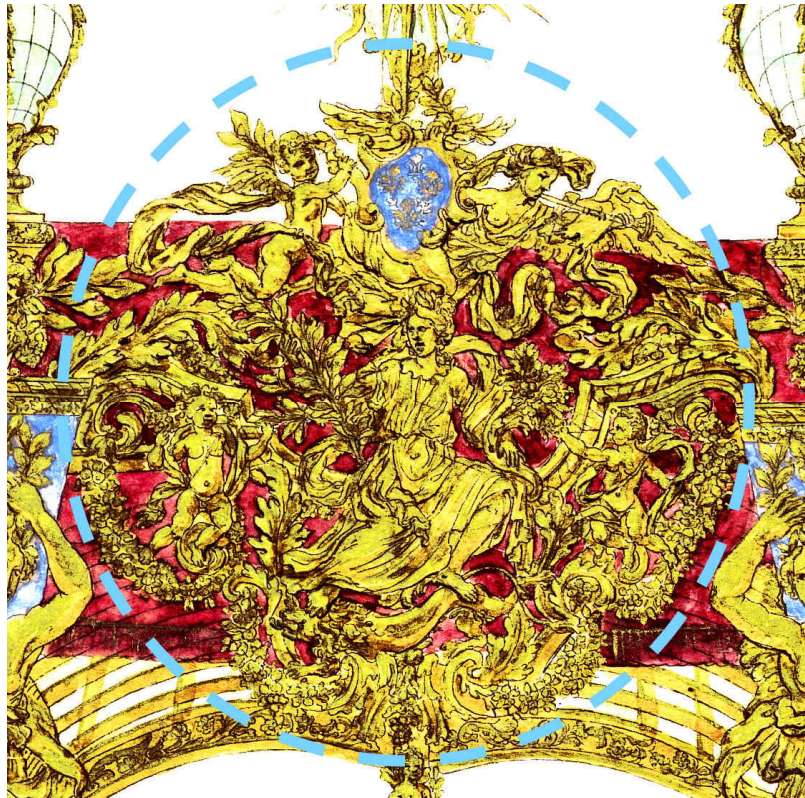
²⁷⁶ Ibidem, p. 161.

²⁷⁷ Ibidem, p. 231.

²⁷⁸ Ibidem, p. 148 et s.

²⁷⁹ Ibidem, p. 345 et s.

s'appuie, symbole de force mais aussi de mansuétude.



Figures III-6.2/22 – Couronnement de poupe de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5; adaptation Patrice Grimald, le choix des couleurs sur l'image inférieure relève d'une interprétation)

Quelle signification donner à cette allégorie ? Plusieurs choix semblent pertinents : la Victoire, la Gloire, la Paix, la Vertu. Les deux premiers ne sont pas, par eux seuls, conformes à l'image que projettent les autres sculptures représentant les arts, les sciences, le grand commerce, les vertus, rien de martial. Jean Baudouin dans son *Iconologie* écrit ces mots : « Oicy la vraye grandeur de Courage, que cette Dame majestueuse nous représente. Elle est richement vestuë, pour monstrier que les richesses sont iustement deuës à ceux

qui en usent noblement, et voila pourquoy on luy donne aussi la Corne d'Abondance. [...] Que si elle est assise sur un Lion, c'est pource que le Lion, Roi des animaux, est un symbole de cette Vertu, qui est Reine aussi de toutes les autres »²⁸⁰. Il s'agissait de la Magnanimité. Comme Baudouin, pour figurer cette vertu souveraine éminente, Perrault proposa une femme tenant un sceptre à la main et portant une couronne sur la tête, accompagnée d'un lion. Ici, elle ne porte pas de couronne impériale ni de sceptre, mais une couronne de laurier et une grande palme qui, vraisemblablement, allient cette vertu de grandeur d'âme royale à sa sagesse et à la paix que le Roi apporta à l'issue de la guerre victorieuse des Réunions (1683-1684). Il convient de rappeler que *le Magnanime* est le premier nom de vaisseau de premier rang attribué par Louis XIV, en 1673, après la série de ceux désignant spécifiquement la famille ou les attributs royaux (c.f. paragraphe I-1.1.2B). Le *Dictionnaire iconologique* de Prézel²⁸¹ précise aussi que le lion est symbole de courage ou de magnanimité²⁸², et il représente la Magnanimité avec un lion couché à ses pieds²⁸³. Sur le plafond du salon d'Apollon à Versailles, le char du dieu solaire figurant Louis XIV est accompagné par deux allégories : la Magnanimité et la Magnificence²⁸⁴ (c.f. paragraphe I-2.2.2B).

À la poupe de la réale, la Renommée évoluant au-dessus de la Magnanimité en célèbre la vertu, sous l'égide des armoiries souveraines portées par un angelot, elles-même couronnées de lauriers.

□ *L'extrémité de la flèche*

Plus haut encore (figures III-6.2/23), ce ne sont pas les armes de France qui dominent la splendeur artistique du navire et le discours des allégories, mais la marque personnelle de Louis XIV, un soleil doré, rayonnant et couronné.

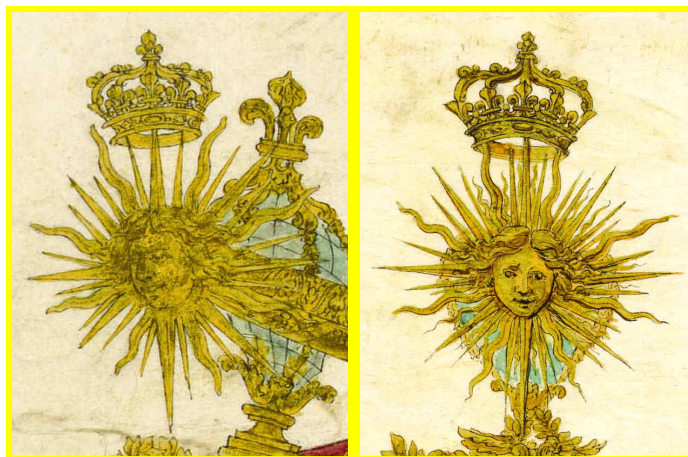
²⁸⁰ BAUDOUIN Jean, *Iconologie* [...] (tirée de l'*Iconologia* de Cesare RIPA), op. cité, p. 133.

²⁸¹ PREZEL Honoré (Lacombe de), *Dictionnaire iconologique ou introduction à la connaissance des peintures, sculptures, estampes, médailles, pierres gravées, emblèmes, devises, etc. avec des descriptions citées des poètes anciens et modernes*, tome 2, Hardouin, Paris, 1779.

²⁸² Ibidem, p. 241.

²⁸³ Ibidem, p. 54.

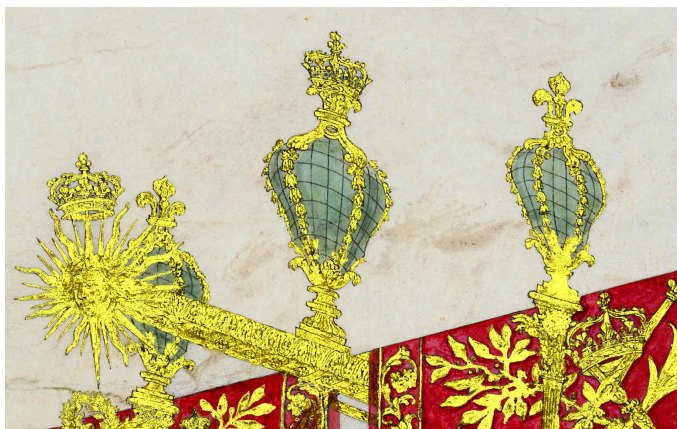
²⁸⁴ On peut se demander, cependant, si le personnage allégorique ne foule pas le lion à ses pieds en signe de victoire ou de domination. Le symbolisme positif attaché ici au lion (force, fermeté, respect, raison, courage, générosité, virilité, noblesse, justice, royauté) ne correspond pas à une interprétation de ce genre. En revanche, si le lion représente l'Espagne, dont il était l'emblème, ennemie héréditaire alors, cette hypothèse pourrait se concevoir, si ce n'est que rien sur ce navire n'évoque une situation conflictuelle et moins encore guerrière. Quant au symbolisme négatif attaché au lion (orgueil, terreur, effroi, mépris, colère, fureur, vengeance), rien ne permet d'établir une relation cohérente entre ces évocations péjoratives et le personnage allégorique portant palme, lauriers et corne d'abondance, c'est-à-dire des attributs favorables. Cependant, dans cette dernière optique, le couronnement de la réale peut-être vu comme représentant, par exemple, la Paix terrassant ou chassant l'effroi ou la peur (de l'insécurité ?), apportant ainsi le bien-être et la quiétude, ou encore, la Vertu chassant la vengeance, ce qui se rapprocherait de l'évocation de la Magnanimité.



Figures III-6.2/23 – Au plus haut de la poupe de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

□ Les fanaux

Les *Comptes des Bâtiments du Roi*, dans le cours de l'année 1686 au paragraphe « Dorure », mentionnent : « A Dominico Cuccy, fondeur, sur les six fanaux qu'il fait pour le vaisseau et pour la galère [du Grand Canal], 5 200 livres »²⁸⁵.



Figures III-6.2/24 – Fanaux de poupe de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

B) LA POUPE DE LA GALERE CONSTRUITE EN UN JOUR EN 1678

Les 10 et 11 novembre 1678, une galère était montée en un jour à Marseille en présence du marquis de Seignelay²⁸⁶ et du duc de Vivonne, général des galères et maréchal de France. Un tableau attribué à Jean-Baptiste de La Rose (figure III-6.2/25) illustre cette opération et montre la poupe du navire sur laquelle il est intéressant de constater les points de similitude avec celle de la réale de Versailles présentée sur les gouaches de la Bibliothèque nationale

²⁸⁵ Il s'agissait de trois fanaux pour chaque bâtiment cité (GUIFFREY Jules, *Comptes des Bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, op. cité, 21 avril-28 juillet 1686).

²⁸⁶ Contrairement à ce qui est écrit parfois, Seignelay n'était pas alors secrétaire d'Etat à la Marine, son père, Jean-Baptiste Colbert, conservant cette fonction jusqu'à sa mort en 1683.



Figure III-6.2/25 – – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réelle »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien, 1679.
(RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457)

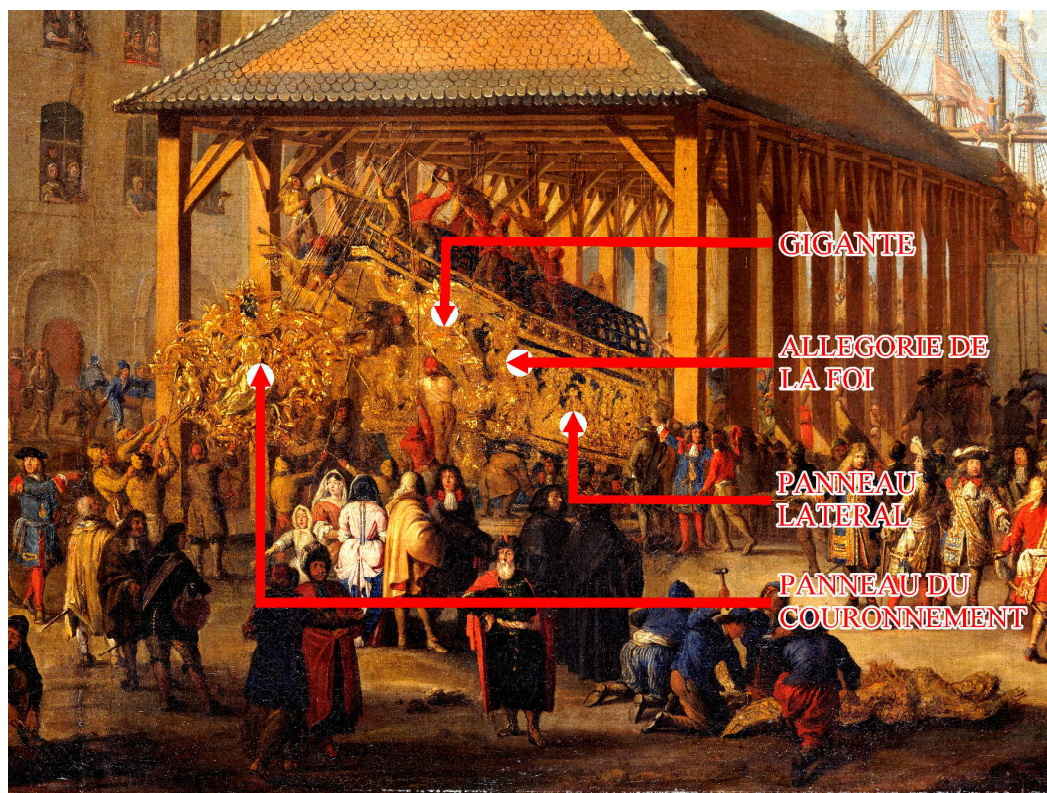


Figure III-6.2/26 – – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réelle »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien, 1679.
(RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457)

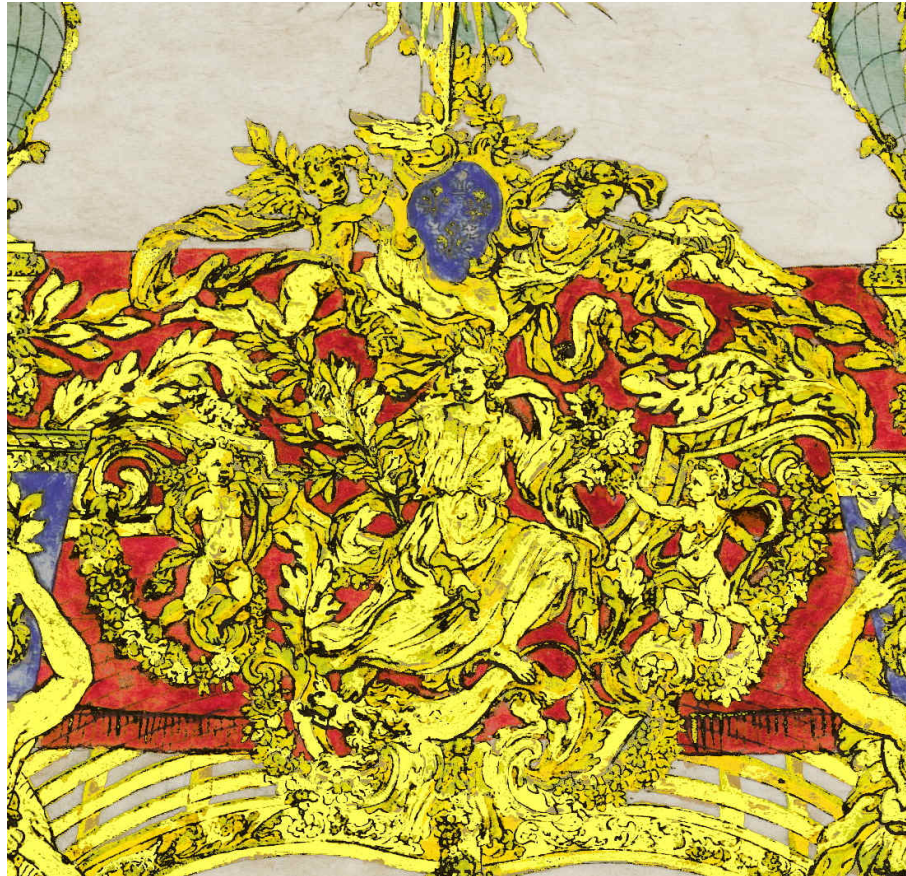


Figure III-6.2/27 – Couronnement de la réale de Versailles (gouache de la BNF)

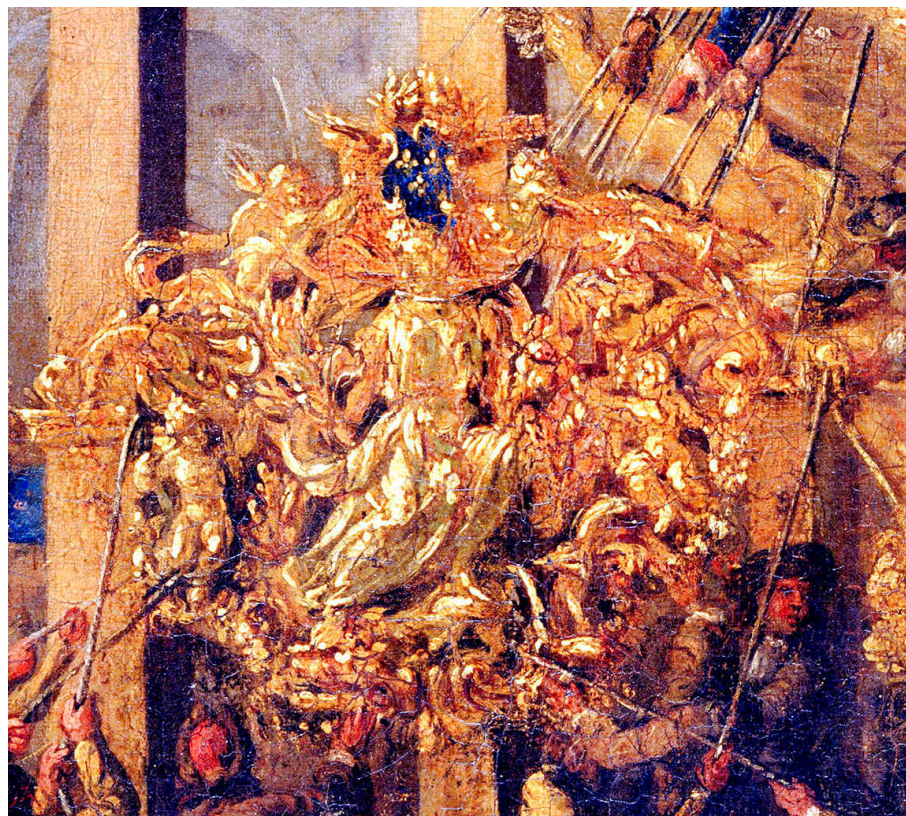


Figure III-6.2/27 bis – Couronnement de la « galère de vingt-quatre heures » (tableau de J.-B. de La Rose)

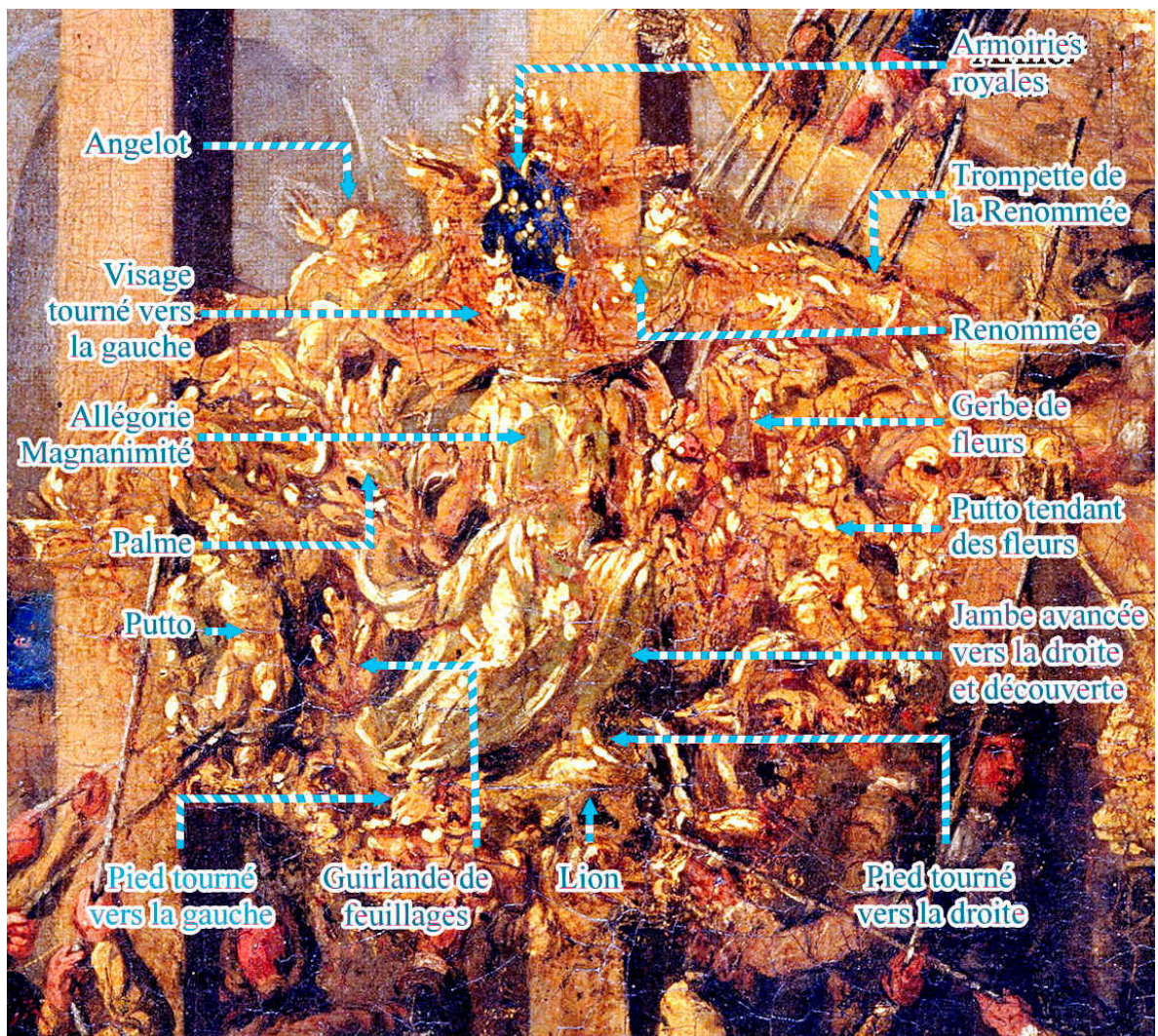


Figure III-6.2/27 ter – Couronnement de la « galère de vingt-quatre heures » (tableau de J.-B. de La Rose)

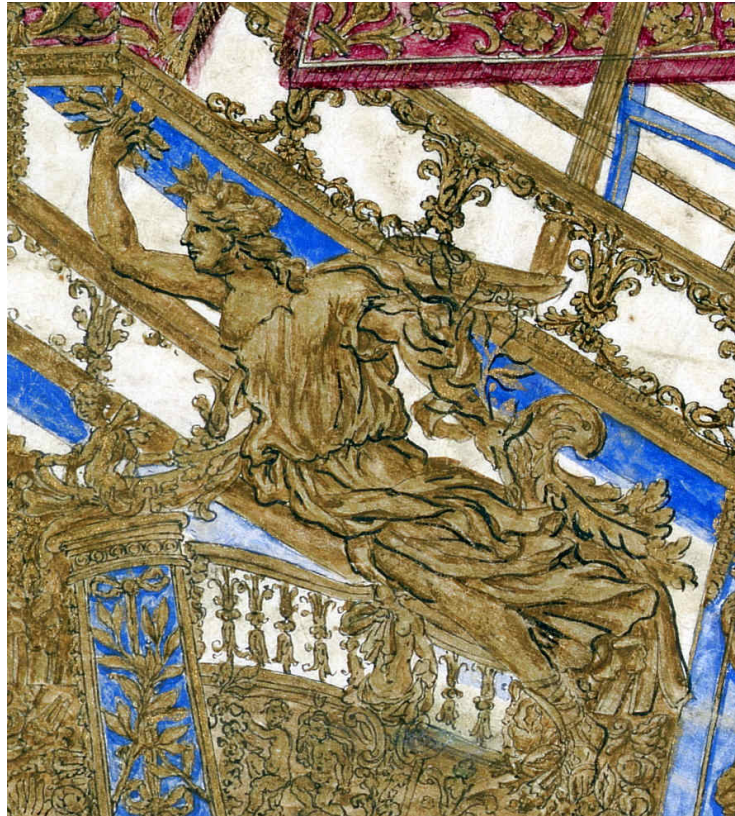


Figure III-6.2/28 – Gigante de la réale de Versailles (gouache de la BNF)

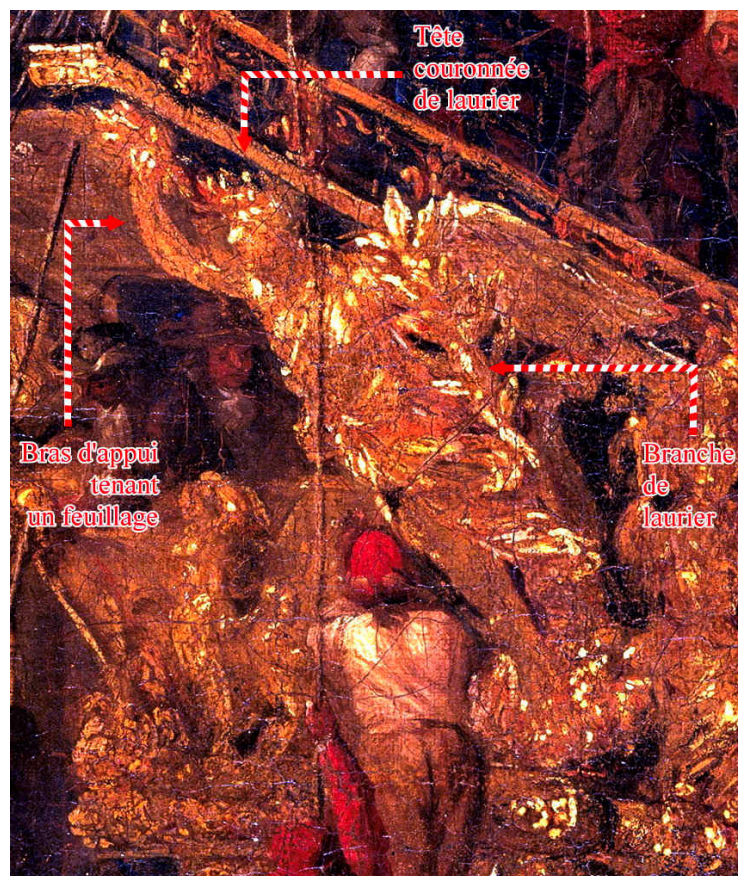


Figure III-6.2/28 bis – Couronnement de la « galère de vingt-quatre heures » (tableau de J.-B. de La Rose)

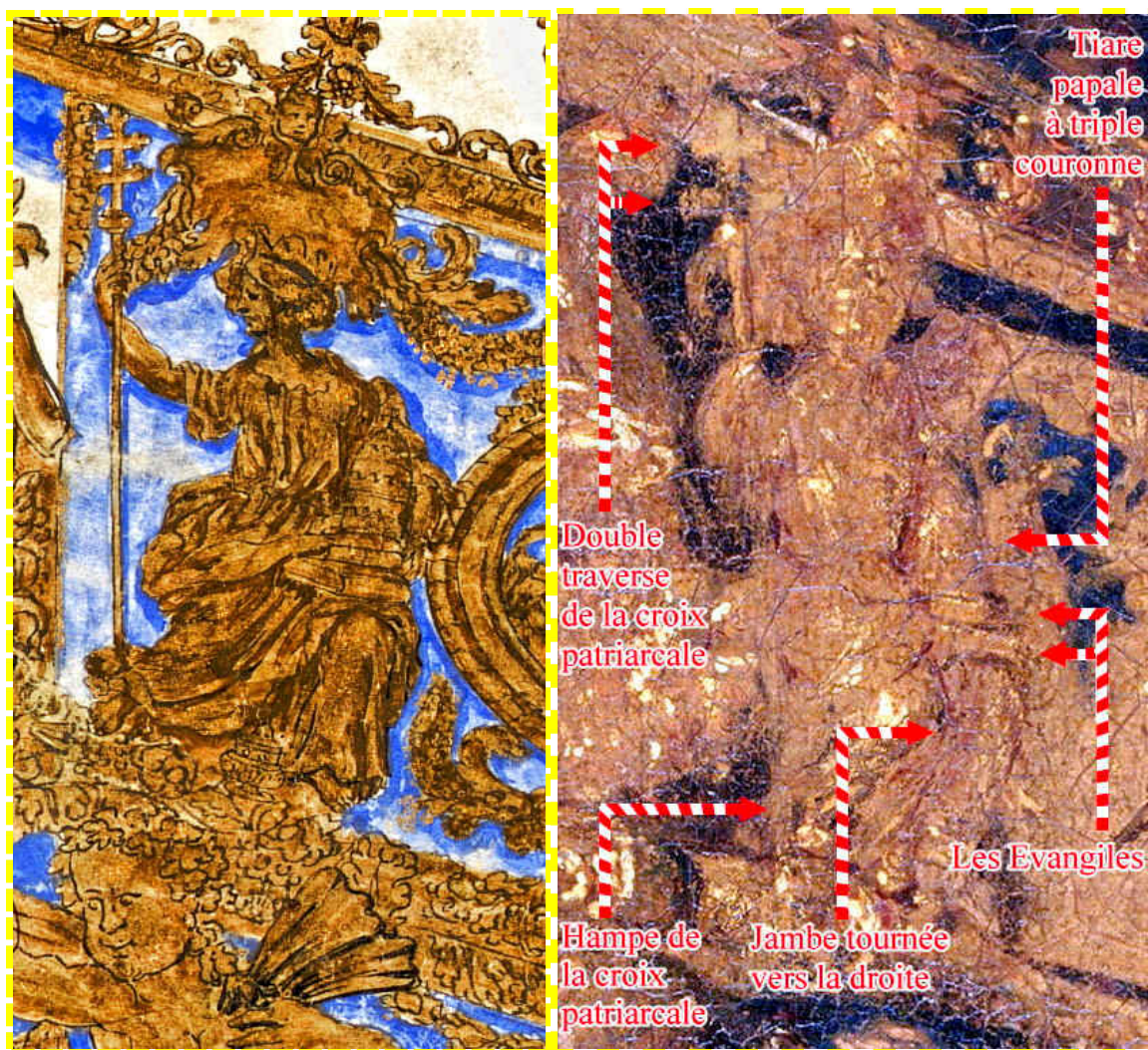


Figure III-6.2/29 et 29 bis – Allégorie de la Foi sur la réale de Versailles (gouache de la BNF) et sur la « galère de vingt-quatre heures » (tableau de J.-B. de La Rose)



Figure III-6.2/30 – Panneau décoratif latéral de la réale de Versailles (gouache de la BNF)

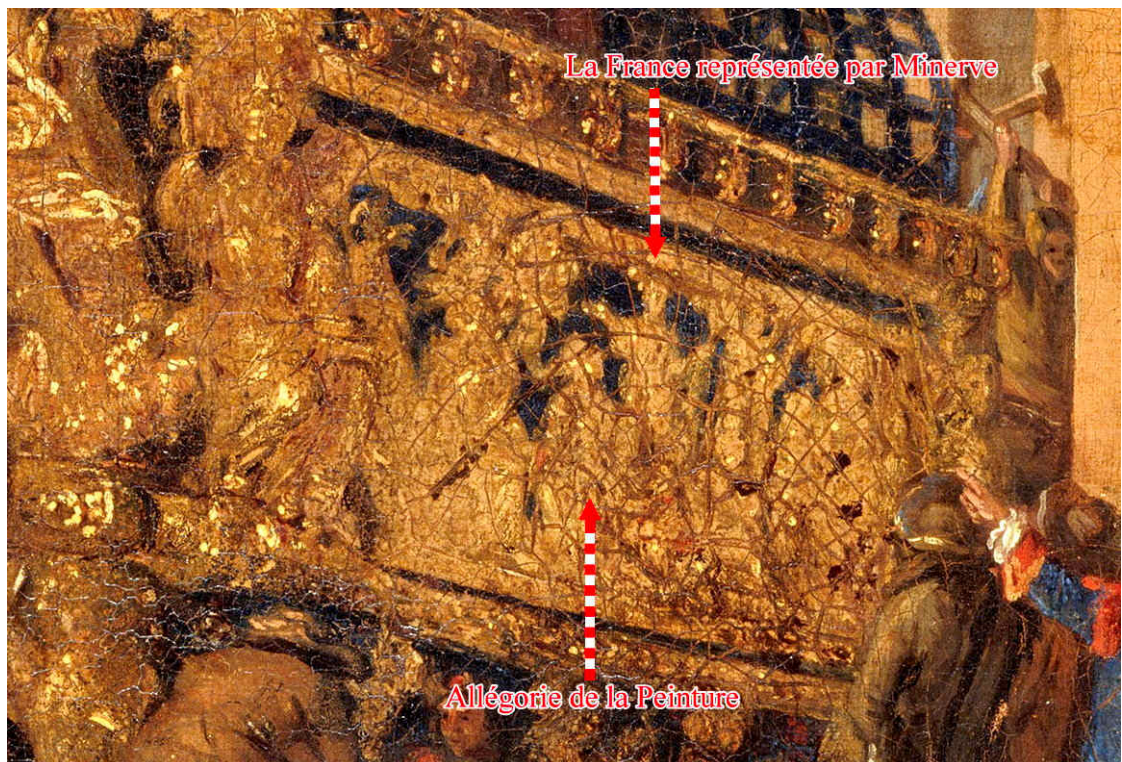


Figure III-6.2/30 bis – Panneau décoratif latéral de la « galère de vingt-quatre heures » (tableau de J.-B. de La Rose)

(figure III-6.2/26)²⁸⁷ :

- ❑ Le panneau du couronnement (figures III-6.2/27, 27 bis et 27 ter) montre en son centre la même allégorie que celle figurant sur la gouache correspondante :
- ♦ Même posture : tête couronnée de feuillages tournée vers la gauche du tableau, pied droit vers la gauche du tableau, jambe gauche vers la droite avec le genou plié, le mollet découvert, et le pied appuyé sur une forme qui semble représenter un lion.
- ♦ L'allégorie tient une palme à sa main droite, et, à la main gauche, une gerbe de fleurs et de feuillages qui lui est tendue par un putto.
- ♦ Un autre putto apparaît à gauche du tableau, dans une guirlande de feuillages et de fleurs.
- ♦ Au-dessus, sur la gauche du tableau, un angelot porte les armoiries royales, tandis qu'à droite une Renommée souffle dans sa trompette.

Il convient de relever que le panneau n'est pas « doré à fond » comme le serait celui d'une galère réelle de la flotte. Le tableau le montre en cours d'installation sur la poupe de la galère. C'est un produit fini que les ouvriers fixent à l'extrémité des grands bandins²⁸⁸.

- ❑ Le géant ailé (figures III-6.2/28 et 28 bis) soutient le grand bandin droit avec son bras droit dont la main tient aussi un bouquet de feuillages. Sa main gauche porte une branche, peut être de laurier dont une couronne lui ceint la tête.
- ❑ L'allégorie placée à gauche du panneau décoratif latéral (figures III-6.2/29 et 29 bis) tient avec sa main droite la croix patriarcale à double traverse, et porte sur son genou gauche la tiare papale à triple couronne posée au-dessus de deux livres. Ici aussi, la jambe gauche, genou plié, est dirigée vers la droite du tableau.
- ❑ Le panneau décoratif latéral apposé sur la bande droite de la galère (figures III-6.2/30 et 30 bis) présente une composition assez confuse. Il est, toutefois possible d'identifier en son milieu des formes qui évoquent celles, figurant sur la réale de Versailles vue en perspective, de l'allégorie de la Peinture et, un peu plus haut vers la droite, de la France représentée par Minerve qui

²⁸⁷ Le détail des éléments représentés sur la poupe de la « galère de vingt-quatre heures » n'est pas toujours très perceptible ici du fait de la résolution de l'imprimante et de l'impression sur du papier standard. Il apparaît mieux, bien évidemment, sur des tirages à haute résolution effectués sur du papier photo glacé.

²⁸⁸ BURLET René et VERNE José, *Essai de pratique industrielle dans la construction navale au XVII^{ème} siècle*, in « Histoire, économie et société », année 1997, volume 16, n° 16-1, p. 68 à 77 ; et ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, éd. Jeanne Laffitte, Marseille, 2007, p. 164 à 166.

tend son bras droit vers la gauche du tableau. Il convient de relever, ici aussi, que le panneau n'est pas « doré à fond » comme le serait celui d'une galère réale de la flotte.

Les ornements apparaissant ainsi sur la « galère de vingt-quatre heures » présentent une proximité visuelle remarquable avec ceux que montrent les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale. Un éclaircissement s'avère donc nécessaire quant à la fonction de ces dernières : constituaient-elles la préfiguration de la « galère de vingt-quatre heures », façonnée et montée en 1678, ou celle de la réale de Versailles construite en 1685 ? Et les panneaux décoratifs latéraux subsistants, présentés au musée de la Marine de Toulon, sont-ils ceux du premier ou du second navire, ou encore ceux du premier « récupérés » ultérieurement pour décorer le second conformément aux pratiques de l'époque ? Tous les panneaux décoratifs – toujours amovibles – d'une galère désarmée étaient, en effet, transmis à une autre en cours de construction s'ils présentaient un état permettant leur réutilisation.

Rappelons d'abord que les deux gouaches conservées à la Bibliothèque nationale présentent un navire portant l'étendard réal, les trois fanaux caractéristiques, et un semi de fleurs de lys sur la coque, qui établissent formellement qu'il s'agit d'une galère réale. Cette qualité est confirmée, s'il le fallait encore, par la profusion de sculptures, de dorures, de tissus et de broderies précieux, constituant une ornementation fastueuse, qui parent le navire. L'étude des dimensions du bateau représenté sur les gouaches, effectuée au paragraphe III-4.2₂ ci-dessus, a permis d'établir que la plupart des éléments de celui-ci ont les mesures d'une galère ordinaire. Certes, mais il s'agit cependant bien d'une galère réale, son apparence générale témoigne sans conteste du fait qu'elle a été dessinée dans cette idée.

De son côté, la « galère de vingt-quatre heures » était une galère ordinaire, non une réale de la flotte contrairement à ce qui est écrit parfois :

- ♦ La relation de l'opération de montage précise que soixante baccalas²⁸⁹ furent posés de chaque côté du navire²⁹⁰. Ce nombre de baccalas était caractéristique d'une galère ordinaire, une réale de la flotte en comptait soixante six²⁹¹.
- ♦ Dans la relation de cette opération, il n'est jamais mentionné qu'il s'agissait de la construction d'une galère extraordinaire, ce qui, d'ailleurs, n'avait aucune raison d'être puisque – nous dit cette relation – une réale existait

²⁸⁹ Pièces de bois fixées sur la couverture, qui soutiennent les apostis.

²⁹⁰ ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, op. cité, p. 166.

²⁹¹ Le nombre de soixante baccalas par bord définissait l'équipement standard d'une galère ordinaire en ce domaine à cette époque, mais certaines d'entre elles en eurent cinquante six ou cinquante sept ou cinquante huit (FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, op. cité, tome I, p. 293 et 294, et *L'œuvre de Barras de La Penne, IV La description des galères*, 1, op. cité, p. 105 et 106 ; BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, op. cité, p. 118 et 139 ; DELACROIX Gérard, monographie de *La Fleur de lis - 1690*, op. cité, p. 47).

effectivement alors dont le comite, accompagné de celui de la patronne, est venu surveiller le lestage, le gréement et le lancement du nouveau navire.

- ♦ On peut considérer, de surcroît, qu'il aurait été particulièrement hasardeux d'envisager la construction d'une galère réelle pour cette opération précipitée (un jour de montage au lieu de quinze, au minimum, pour une galère ordinaire – du fait, notamment, de ses mesures supérieures (170 pieds de longueur de coque au lieu de 144), de l'importance de sa vogue (vingt neuf ou trente rameurs par bande au lieu de vingt six), de la profusion de ses ornements, et de la taille gigantesque de son gréement. Il est tout-à-fait improbable que quiconque ait osé se lancer dans une pareille aventure pour le navire du Roi.

Ainsi, les gouaches présentant une réelle – quelle que soit sa taille – ne peuvent avoir préfigurées une galère ordinaire de la flotte dont il est évidemment plus simple et aussi plus rationnel de dessiner le projet comme telle. En revanche, il est très vraisemblable que la « galère de vingt-quatre heures » leur ait servi de modèle de base, ce qui explique que le fond des panneaux n'ait pas été doré, et que la coque apparaisse bleue et non noire. De fait, nous le savons, elle restera bleu outremer.

Quant aux panneaux décoratifs latéraux, et pour reprendre les termes employés au paragraphe III-1.5₁C ci-dessus, on peut remarquer de légères différences entre celui figurant sur la gouache montrant la réelle de Versailles en perspective, et le panneau survivant correspondant, présenté au musée de la Marine de Toulon. Ce ne serait pas le cas si le premier, le dessin, avait eu pour objet de copier ce panneau survivant, tandis qu'un artiste, notamment un sculpteur, pouvait apporter des améliorations « de sa façon » dans la réalisation d'un projet dessiné. Il est donc vraisemblable que les gouaches aient préexistées aux panneaux conservés à Toulon, et que, les gouaches étant postérieures à la « galère de vingt-quatre heures » dont elles ont copié les principales sculptures, les panneaux de Toulon ne proviennent pas de celle-ci.

En outre, on sait que l'ornementation de la « galère de vingt-quatre heures » a été réalisée par Jean Mathias²⁹², élève de Puget, tandis que Philippe Caffiéri et Noël Briquet ont sculpté celle de la réelle de versailles, œuvre pour laquelle ils perçurent neuf cents livres au titre de l'ouvrage effectué entre le 25 novembre et le 23 décembre 1685, quatre mille trois cents livres entre le 13 janvier et le 30 juin 1686, et mille cinq cent quarante trois livres complémentaires entre le 31 mars et le 13 avril 1686, soit un total de six mille sept cent quarante trois livres²⁹³. C'est là une somme très importante comparée à la dépense de sculpture (bois et façon) investie dans une galère ordinaire : huit cents livres (c.f. paragraphe II-1.2₁C), et même dans une galère réelle de la flotte, estimée à un montant compris entre deux et trois mille livres environ (c.f. paragraphe II-

²⁹² BURLET René et VERNE José, *Essai de pratique industrielle dans la construction navale au XVII^{ème} siècle*, op. cité, p. 70.

²⁹³ GUIFFREY Jules, *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV*, op. cité, aux dates mentionnées.

1.2₁C).

Il est intéressant aussi de remarquer sur les états de la flotte du Levant que parmi les galères ordinaires lancées en 1678 l'une d'entre elles fut baptisée la « Magnanime » du nom probable de l'allégorie figurant sur le couronnement du navire représenté sur les gouaches de la Bibliothèque nationale (c.f. paragraphe III-6.2₂A). Cette galère ordinaire dut atteindre sa fin de vie dans le cours de la période 1685-1687²⁹⁴ car en 1687 est construite une nouvelle « Magnanime » qui sera lancée l'année suivante²⁹⁵. Or, c'est en 1685 qu'est construite la réale de Versailles, et donc à cette date aussi que le projet correspondant dut être dessiné. Il est probable que la seconde « Magnanime » ait été décorée de façon différente de la première dont les sculptures devaient être en trop mauvais état pour être récupérées par Versailles, et, de toutes façons, ne pouvaient en aucun cas figurer sur une quelconque galère maritime au risque de rivaliser avec les ornements du navire du Roi sur le Grand Canal. Il n'est pas impossible, cependant, que certaines pièces du décor de ce dernier provinrent de la « galère de vingt-quatre heures ».

En résumé, la chronologie se rapportant aux différents éléments étudiés dans le présent paragraphe peut être définie de la façon suivante :

- ♦ 10 et 11 novembre 1678 Montage et lancement à Marseille de la « galère de vingt-quatre heures », galère ordinaire baptisée la « Magnanime ». Les sculptures sont réalisées par Jean Mathias, élève de Puget.
- ♦ 1685
 - Époque du désarmement de la « Magnanime » (vers 1685-1687).
 - Réalisation des gouaches, conservées aujourd'hui à la Bibliothèque nationale, destinées à reproduire les principales sculptures de la « Magnanime » dans un projet de construction de la réale de Versailles.
 - Les sculptures de la réale de Versailles sont exécutées par Philippe Caffiéri et Noël Briquet puis dorés à fond, dont les panneaux décoratifs latéraux qui sont aujourd'hui exposés au musée de la Marine de Toulon

²⁹⁴ La durée de vie d'une galère ordinaire, lorsqu'elle était bien construite et bien entretenue, était de dix à quinze ans environ. La précipitation apportée au montage de la « galère de vingt-quatre heures » peut expliquer qu'elle ait eu une existence légèrement raccourcie.

²⁹⁵ HUMBERT Jacques, *La galère du XVII^{ème} siècle*, op. cité, p. 219. A noter, toutefois, que Jacques Humbert projette en 1710 le désarmement de la première « Magnanime » construite en 1678, soit une durée de vie de trente deux ans ce qui est absolument invraisemblable.

(1685-1686).

- ♦ 1687 Lancement de la réale de Versailles (20 novembre 1685).
Construction de la seconde galère ordinaire baptisée la « Magnanime ».
- ♦ 1688 Lancement de la seconde galère ordinaire baptisée la « Magnanime ».

6.2₃ LES ORNEMENT DE LA PROUE



Musée de la Marine - Paris

Figure III-6.2/31 – Figure de proue d’une réale (détail)

(Musée de la Marine, Paris, 3 MG 2)

Le décor de la proue était beaucoup plus réduit, se résumant principalement à une petite figure fixée à l’extrémité de l’éperon. Ce pouvait être un triton, un dauphin, un griffon, un oiseau, une tête de béliet ou même de licorne comme sur la figure III-6.2/31. Dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle, cet élément n’avait plus qu’un rôle décoratif, et n’était installé qu’à l’occasion de parades pour être démonté ensuite.

Le motif qui décorait la réale de Versailles n’est signalé dans aucun des documents actuellement connus.

6.2₄ AUTRES ORNEMENTS DE LA REALE DE VERSAILLES

Les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale montrent l’extraordinaire foisonnement de la décoration couvrant la plupart des surfaces visibles du bâtiment, coque comme superstructures, souvent sculptées, peintes de couleur bleu outremer rehaussée d’or (figures III-6.2/04, 05, 06 et 32). Les *Comptes des Bâtiments du Roi* mentionnent, par exemple : « Au nommé Le Nègre, fondeur,

parfait paiement de 962 livres pour les bandins²⁹⁶ de fonte dorée qu'il a fait pour la galère [du Grand Canal] »²⁹⁷. Les étoffes habillant le navire, et ses voiles lorsqu'elles étaient déployées, complétaient son image magnifique.



Figure III-6.2/32 – Décoration de la coque et des superstructures de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

A) LES ETOFFES

Les étoffes qui habillaient la réale de Versailles peuvent être classées en deux catégories principales : les étoffes et les tentures de la couverte, les étendards et pavillons.

□ *Les étoffes et tentures de la couverte*

Les galères disposaient d'équipements très variés en étoffes, adaptés aux contraintes de leur fonctionnement, dont, notamment les tendelets pour le carrosse, la tente couvrant l'espale et la vogue, la pavesade (ou les pavois) entourant les bords extérieurs de l'espale, de la vogue et de la rambade. D'autres accessoires complétaient ces éléments.

Ce mobilier, déjà signalé dans les paragraphes précédents, est décrit dans l'*Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*²⁹⁸ pour l'année 1686, sous le titre « Ornaments de damas²⁹⁹ rouge brodez d'or, partie neufs et partie vieux, accomodez pour servir à la gallère qui est sur le canal de Versailles [...] ».

♦ Le grand tendelet de poupe

« Un grand tendelet avec ses quatre pantés tenans ensemble, ayant le tout compris 22 pieds de large [7,15 mètres], sur 15 pieds de profondeur [4,87 mètres], tout semé de fleurs de lis d'or et chiffres du Roy en broderie aux

²⁹⁶ Supports métalliques des madriers sur lesquels s'appuyaient les guérites de part et d'autre du berceau de poupe.

²⁹⁷ GUIFFREY Jules, *Comptes des Bâtiments du Roi sous Louis XIV*, op. cité, 13 janvier-22 décembre 1686.

²⁹⁸ GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*, Imprimerie nationale, Paris, 1885-1886, 2 volumes.

²⁹⁹ Rappel damas : tissus présentant des dessins satinés sur un fond mat.

pantes, lesquelles sont garnies de crespine d'or³⁰⁰ à la milanoise³⁰¹, et de molet³⁰² et frange, avec les cordons en neuf bouts et houppes or et rouge ; ledit tendelet est doublé entièrement de damas rouge neuf » (figure III-6.2/33)³⁰³.



Figure III-6.2/33 – Broderies d'or sur le grand tendelet de poupe de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

♦ Le tendelet de guérite

« Le tendelet de guérite ayant 18 pieds [5,85 mètres] en avant et 13 pieds ½ [4,38 mètres] en arrière, sur 13 pieds ½ [4,38 mètres] de profondeur, dudit damas doublé de taffetas³⁰⁴, garny par les deux costez de frange et par le devant et l'arrière de mollet ».

♦ La tente

« La tente pour couvrir le corps de ladite gallère, ayant trente six lez [17,54 mètres] de damas, sur 32 pieds [10,39 mètres], avec sa festière d'un lez [0,49 mètre] de damas par le milieu ». Etant donné l'intitulé du paragraphe concerné dans l'*Inventaire général*, il est très vraisemblable de le damas dont il est question ici était de couleur rouge. La gouache de la Bibliothèque nationale qui présente la poupe du navire en perspective montre une tente relevée de couleur rouge, et décorée d'un semi de fleurs de lis d'or (figure III-6.2/34). « Trois cens cinquante aunes [415,80 mètres] de cordon de soye rouge cramoisy, pour servir à ladite tente et autres ».

La réale de Versailles disposait peut être d'une – ou plusieurs – autre tente façonnée dans un tissu composé de bandes alternativement rouges et blanches, que mentionne la lettre de Louvois à Jean-Louis Girardin de Vauvray, intendant de la Marine à Toulon, datée du 18 août 1685 : « Je vous prie de faire faire diligemment mil aunes [1 188 mètres] de cotonines simples cramoisy et blanc,

³⁰⁰ Rappel crespine ou crépine : ouvrage de passementerie travaillé à jours par le haut, et pendant en grands filets ou franges par le bas.

³⁰¹ Rappel ouvrage à la milanaise : ouvrage de passementerie dont le fond est un fil recouvert de deux crins de soie, dont l'un forme sur le fil un petit relief à distances égales.

³⁰² Rappel mollet ou molet : petite frange servant à la garniture des meubles.

³⁰³ Le grand tendelet comportait un pan de chaque côté, et deux à l'arrière séparés par la fente permettant le passage de la flèche.

³⁰⁴ Rappel taffetas : étoffe de soie très mince tissée comme de la toile.

et de les adresser au sieur Dubois, à Lyon, le plus tost que vous pourés. Les toilles cotonines sont destinées pour la galère que l'on fait sur le Canal de Versailles [...] »³⁰⁵. Il est probable que cette toile ait été aussi – ou d'abord, ou seulement – destinée à la confection des voiles de ce navire.



Figure III-6.2/34 – Tente relevée de la réale de Versailles
(BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)

♦ La pavesade (ou les pavois)

« Les pavois pour le tour de la gallère en trois morceaux faisant ensemble 138 pieds [44,82 mètres] de tour, sur 22 pouces [0,60 mètre] de hault, dudit damas brodé de fleurs de lis, chiffres et armes du Roy [d'or, certainement], avec une grande frange d'or par le bas, mollet autour, et esguillettes³⁰⁶ or et rouge » (figure III-6.2/35)³⁰⁷.

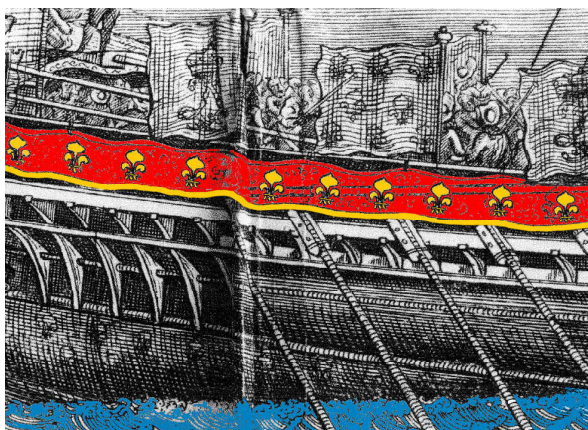


Figure III-6.2/35 – Pavesade fixée au filaret de la bande au-dessus des rames
(« Ouvrage du chevalier Debenat », Service historique de la Défense, Vincennes, MS 408)

♦ Les carreaux

Le carreau³⁰⁸ pour la place du Roy, ayant 5 pieds ½ [1,79 mètre], sur 2 pieds 2 pouces [0,70 mètre], avec son soubassement de 18 pouces [0,49 mètre] de hault ; deux longs carreaux de 11 pieds [3,57 mètres] sur 1 pied [0,32 mètre] de profondeur, avec leur soubassement ; deux autres carreaux de 7 pieds [2,27

³⁰⁵ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 748, folio 323.

³⁰⁶ Rappel esguillette ou aiguillette : Petite aiguille tenant les extrémités des rubans, des cordons. Par extension, cordon (ou ruban) ferré par les deux bouts. Ces « esguillettes » servaient à fixer la pavesade à ses supports (les filarets).

³⁰⁷ Pour mémoire, voir aussi BENAT (de) ou DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*, op. cité, paragraphe « Pavesades ».

³⁰⁸ Carreaux : Coussins carrés.

mètres], avec leur soubassement ; deux autres carreaux de 3 pieds 3 pouces [1,06 mètre], avec leur soubassement ; lesdits carreaux garnis de mollet de couture, double frange aux soubassemens, et mollet d'or aux endroits nécessaires ». La profondeur non précisée des quatre derniers carreaux cités était très vraisemblablement identique à celle des carreaux de 11 pieds de long, c'est-à-dire 1 pied (0,32 mètre).

♦ Les rideaux

« Deux rideaux, de cinq lez [2,44 mètres] chacun, dudit damas, sur 3 pieds ½ [1,14 mètre], garnis autour de mollet d'or ». Ici encore, on peut considérer que le damas était de la même couleur rouge que celle utilisée pour les autres mobiliers.

Ces rideaux devaient pouvoir être tirés de part et d'autre du carrosse pour en occulter les ouvertures latérales.

♦ Les parasols

« Deux parasols, de huit lez [3,90 mètres] dudit damas [rouge], sur 8 pieds [2,60 mètres], semez de fleurs de lis d'or en broderie, avec les armes du Roy au milieu, et les chiffres de Sa Majesté aux coins, garnis de frange par le bas et molet par les costez ».

Le chevalier de Benat, dans son ouvrage *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*³⁰⁹, précise au sujet des

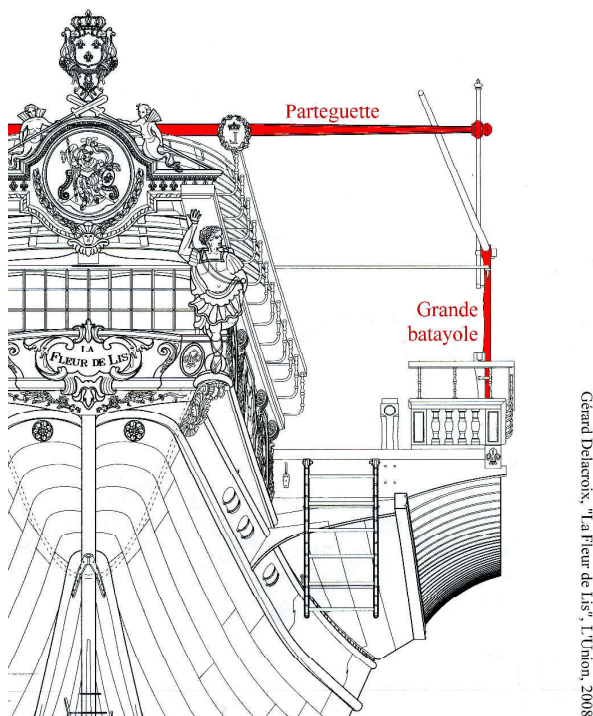


Figure III-6.2/36 – Partegnette et grande batayole vues de la poupe d'une galère
(Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L'Union, 2008)

³⁰⁹ BENAT (de) ou DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*, op. cité, paragraphe « Les paresoleil ».

paresoleils équipant les galères : « [...] ces pièces sont fort nécessaires lorsque l'on est à la fonde [au mouillage] où le soleil qui entre dans la poupe incommode fort les officiers ; alors on en met un ou deux au côté qui est exposé au soleil pour donner de l'ombre, autrement il serait impossible d'y rester. Ces paresoleil sont attachez par un bout à la parteguette et par l'autre à la grande bataillole [figure III-6.2/36]. On met un ou deux paresoleil [...] sur la partie de la tente qui répond³¹⁰ sur les deux espales pour tempérer l'ardeur du soleil. On fait encore, avec ces mêmes pièces, que l'on attache aux ambroüilles³¹¹ de la tente, une espèce de petite chambre sur l'espale, du côté où l'échele est levée, pour servir aux officiers lors qu'ils veulent s'habiller, écrire et pour d'autres choses, afin d'être plus tranquilles et moins distraits. Ces paresoleils sont tous égaux dans leurs proportions ».

❑ *Etendards et pavillons*

Au quotidien, outre les pavillons destinés aux signaux de service, une galère arborait (figure III-6.2/37) :

- ♦ Deux bannières ou bandières au sommet des arbres de mestre et de trinquet, portant les armes de France.

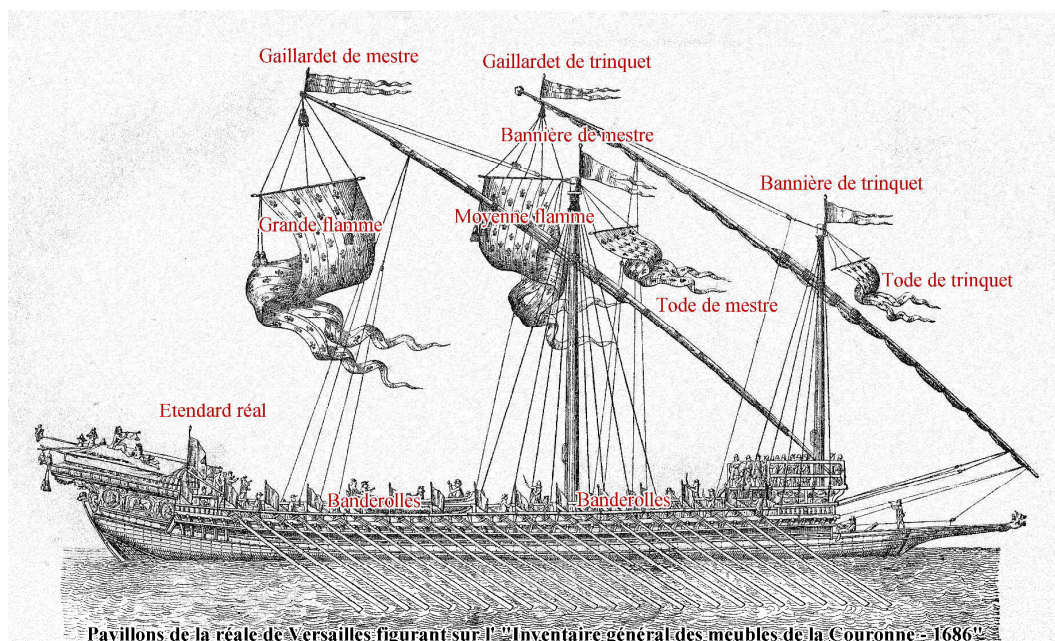


Figure III-6.2/37 – Les pavillons d'une galère réelle
(Détail de la galère, album de Jouve-1679)

- ♦ De part et d'autre de l'espale, un penneau de toile blanche indiquait le sens du vent.
- ♦ Au moment d'appareiller, le navire hissait à sa poupe une bannière de

³¹⁰ Utilisé dans ce sens, *répondre* signifie *aboutir à un endroit, s'étendre jusqu'à un endroit ou correspondre à un endroit*.

³¹¹ Cordage vertical servant à hisser la tente en la repliant sur elle-même.

partance rectangulaire blanche sur laquelle était peinte une Vierge en assomption.

- ♦ Les jours de fête, les deux arbres recevaient une grande flamme et un gaillardet planté au sommet de chaque antenne.
- ♦ Les réales portaient, de surcroît, l'étendard réal rouge arboré à droite de la



Figure III-6.2/38 – Pavillon de combat

grande tenaille du carrosse à l'occasion des cérémonies et des batailles, et l'étendard de combat (figure III-6.2/38) disposé à l'extrémité de la flèche, sa hampe reposant sur la timonnière. Il marquait le signal de l'attaque, mais servait aussi lors des solennités. Le bord opposé à sa hampe, le guindant extérieur, était arrondi ; il représentait aussi une Vierge en assomption entourée de fleurs de lys sur fond blanc.

- ♦ Au sommet des arbres étaient plantés sur le calcet des sortes de flammes, les todes ou todères
- ♦ D'autres pavillons annonçaient la qualité de l'officier commandant à bord, lieutenant général des galères sur les patronnes, et chef d'escadre.

Du fait de sa fonction à la Cour, on peut considérer que la réale de Versailles, dès qu'elle était appelée au service du Roi, se trouvait en situation de parade, et arborait ses ornements de cérémonie à côté des pavillons ordinaires. Cet ensemble, dont l'étoffe commune était de damas rouge, et plus exactement rouge cramoisi, a été illustré par les gouaches conservées à la Bibliothèque nationale, et décrit aussi dans *l'Inventaire général des meubles de la Couronne sous Louis XIV* (année 1686)³¹² :

« Le grand guidon [ou bannière de mestre], de 8 pieds 1/2 [2,76 mètres], sur 2

³¹² Pour mémoire, voir aussi BENAT (de) ou DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*, op. cité, paragraphes « Etendard royal », « Banières », « Flammes de mestre et de trinquet », « Gaillardettes », « Flammes taudères ou petites flammes », « Flamme de l'ordre », « Pavillon de signal », « Penneaux des espales », « Bannière de caïque et de canot », « Banderoles », « Etendard de damas où est peint l'image de la Vierge », « Pavillon de partance », « Pavillon de Ste Barbe ».

pieds 9 pouces [0,89 mètre], brodé d'un chiffre du Roy et garny de molet ».

« Le petit guidon [ou bannière de trinquet], aussy brodé de mesme que le grand ».

« La grande flamme de 38 pieds [12,34 mètres] sur 11 pieds [3,57 mètres], brodée d'un grand soleil avec molet autour ». Cette flamme est remarquable : sa longueur était supérieure à la hauteur de l'arbre de trinquet (10,66 mètres), et presque égale à celle de l'arbre de mestre (14,35 mètres) ».

« La moyenne flamme, de 28 pieds [9,09 mètres] sur 8 pieds [2,60 mètres], aussy brodée d'un soleil et garnie d'un molet ».

« Le grand gaillardet, de 11 pieds [3,57 mètres] sur 4 [1,30 mètre], semé de fleurs de lis d'or passées et garny de mollet ».

« Le petit gaillardet, de 8 pieds [2,60 mètres] sur 3 [0,97 mètre], brodé comme le précédent ».

« Le grand estendart royal, de 8 pieds 1/2 [2,76 mètres de large], sur 6 pieds 1/2 [2,11 mètres de haut], semé de fleurs de lis d'or de broderie passée, avec un molet autour ».

« La grande tode, de 19 pieds [6,17 mètres] sur 5 pieds 1/2 [1,79 mètre], brodée d'un chiffre du Roy, et garnie de molet ».

« La petite tode, de 14 pieds [4,55 mètres] sur 4 pieds [1,30 mètre], aussy brodée de mesme que la grande ».

« Vingt-quatre banderoles [rappel ; c.f. paragraphe III-3.2₁B], de 4 pieds [1,30 mètre de haut] sur 3 [0,97 mètre de large], brodées chacune d'un chiffre du Roy et garnies de molet ».

c) L'ASPECT DES VOILES

Il est très probable que les voiles n'étaient pas fréquemment établies à bord de la réale de Versailles, étant donné la complexité de cette opération, l'aérogologie capricieuse, et l'étroitesse relative du Canal. Cependant, la présence de matelots de rambade (c.f. paragraphe III-1.4₂) affectés à cette fonction dans les effectifs de ce navire, laisse présumer que, pour le moins, chaque antenne portait une voile carguée, peut-être déployée pour l'agrément des yeux lorsque les conditions de sécurité le permettaient.

Voiles latines, certes, mais de quelle couleur étaient-elles ? Confectionnées en cotonnne, celles des galères ordinaires présentaient habituellement une teinte neutre, blanc-beige. Celles de la réale concouraient à l'émerveillement respectueux que devait susciter son apparition : « J'ay vû tout ce que j'écris, quoy que je ne fus dans ce temps-là qu'un petit enfant car il y a trente-huit ans [ce texte écrit en 1721 relate donc un fait datant de 1683], et il me souvient encore que lorsque le soleil donnoit sur la palamente, les rayons de lumière, qui

étoient renvoyés diversement [...] causoient un efét qui produisoit l'admiration d'un chacun. Les grands tendeleets, les tendeleets de guérite, les portières de la grande et de la petite tenaille, et les trois parasoleils étoient de damas cramoisi, ornez de larges galons d'or et de franges or et soie. Les paveisades qui étoient tout à l'entour de ces deux galères [il s'agit de la réale et d'une patronne], et les banderoles que l'on met aux batailloles, à la droite et à la gauche depuis la poupe jusques à la proüe, étoient du même damas avec de[s] fleurs de lis de satin de couleur d'or semées sans nombre. Les flames et les taudes ou petites flames qui tiennent au calcet de mestre et à celui du trinquet, étoient de même étoffe, les bannières et les penneaux aussi, l'étendar Royal et celui de notre Dame sur toute chose étoient remarquables par raport à un fort beau travail et à la quantité d'or que l'on y avoit employé qui les faisoit briller [...] de toutes parts on voyait en l'air, tant aux côtez des tendeleets de la poupe que vers les flames, des houpes soie et or fort bien travaillées [...] les voiles de ces deux galères³¹³ étoient de cottonine à carreau bleu et blanc ce qui fesoit un bel effet »³¹⁴.

La commande de Louvois, transmise à l'intendant de la Marine de Toulon par courrier du 18 août 1685, déjà mentionné ci-dessus, répond peut-être à la question relative à la couleur des voiles : « Je vous prie de faire faire diligemment mil aunes [1 188 mètres] de cotonines simples cramoisy et blanc, et de les adresser au sieur Dubois, à Lyon, le plus tost que vous pourés. Les toilles cotonines sont destinées pour la galère que l'on fait sur le Canal de Versailles [...] »³¹⁵. Celles-ci étaient donc rayées alternativement rouge et blanc parallèlement au bord extérieur de chacune d'entre elles.

Ainsi renaît l'image de la réale du Grand Canal, les cotes générales de son architecture, les décors et les couleurs. La voie s'ouvre à sa renaissance. Les facteurs historiques, techniques et artistiques ne sont pas les seuls, cependant, à considérer pour générer cette résurrection. Pour peu qu'un pareil objectif s'avère accessible aujourd'hui, et pour la préserver du sort navrant des projets abandonnés à peine nés, l'avenir de la réale du Grand Canal ne doit pas consister à vieillir au fond d'un hangar faute de financements appropriés pour son entretien et sa mise en valeur, elle-même et ce qu'elle symbolise.

³¹³ Note portée en marge du texte : « Il n'y a ordinairement que la Réale et la Patronne qui portent de pareilles voiles ».

³¹⁴ BENAT (de), *Les ouvrages du sieur de Benat, officier de galères et chevalier de l'Ordre militaire de Saint-Louis – première partie*, Service Historique de la Défense, Vincennes, MS 408, p. 163 et 164.

³¹⁵ Service historique de la Défense, Vincennes, Terre, A¹ 748, folio 323.

- CONCLUSION -

Telle qu'elle était, la petite réale de Versailles, la *Mignonne*, devait resplendir et constituer un spectacle extraordinaire de nature à éblouir ses spectateurs. De plus, elle représentait sur le Grand Canal une unité navale d'une ampleur non négligeable. Elle répondait à la fonction de Cour qui lui avait été assignée. Par le génie des artistes du Grand Siècle, elle était splendide et majestueuse, concentré le plus achevé d'art naval. Par la volonté du Roi-Soleil, elle constituait un reflet éblouissant de sa renommée, porte-parole du message officiel définissant l'essence du Royaume : arts et sciences, commerce et abondance florissant sous l'égide des vertus royales – Foi et Justice, Force (puissance) et Grandeur (magnificence) – que couronnait la Magnanimité.

Par nature, avant tout, l'évocation de la réale de Versailles fait d'abord renaître l'image des galères à leur apogée, et son étude permet de ressusciter un monde englouti dans les profondeurs de l'oubli dont ne surnage aujourd'hui que la silhouette floue des galériens, certes contrefaite et contestable, mais pathétique et détestable pour nous. Quel paradoxe dès lors, pour un homme de notre époque, que de devoir admettre que ces navires réprouvés ont porté, exporté et promu l'éclat et la grandeur du Prince, celle de la France du Grand Siècle, navires sur lesquels la meilleure noblesse considérait comme un insigne honneur de servir !

La réale de Versailles permet de rappeler que les galères ont constitué l'acteur essentiel de l'Histoire navale des peuples de la Méditerranée, jouant aussi au long des siècles un rôle important en mer Baltique, sur les côtes de la mer du Nord et de l'océan Atlantique, jusqu'en mers Rouge et Noire, et dans l'océan Indien. Le savoir-faire des galères, en termes de construction et de navigation, a été légué aux vaisseaux agréant ces derniers à leur succession dans le chaînage séculaire de l'apprentissage humain.

L'évocation des galères, à condition de l'exprimer avec la rigueur historique qui s'impose, fait aussi revivre toute une société avec sa structure, ses mentalités, ses valeurs et ses principes, dont dépendait son système juridique et répressif, ses dignités et indignités, ses métiers, ses connaissances et méthodes qui, comme sa sensibilité, nous paraissent parfois bien éloignées des nôtres qui pourtant en procèdent directement.

Sur le Canal, la réale de Versailles manifestait brillamment aussi les ambitions navales de Louis XIV. Composition la plus aboutie du chant du cygne des galères, elle conservait cependant toute l'aura de ce corps prestigieux que celui des vaisseaux mettra encore près d'un demi-siècle à surpasser. Elle régnait sans partage sur cette grande scène liquide, et constituait l'image emblématique, la quintessence, de la Flottille du Roi-Soleil à Versailles. Loin d'avoir été un jouet ou le fait d'un caprice royal, elle eut un impact significatif dans deux des domaines majeurs du gouvernement de Louis XIV : elle participa activement à la civilisation de Cour du Grand Siècle, notamment bien sûr, encore et toujours, en termes de prestige et de pouvoir ; elle constitua, de surcroît, un vecteur de réflexion et de communication d'une grande efficacité pour la « refondation » et

l'avenir de la Marine de France.

LES LEGS A L'AVENIR EFFECTUES PAR LA FLOTTILLE ROYALE SOUS L'EGIDE DE LA RÉALE DE VERSAILLES

Les navires du Grand Canal, et particulièrement la réale dès sa mise à l'eau, furent de toutes les réceptions. De Venise, de Gênes, de Russie, du Siam, de l'Europe entière jusqu'aux confins du monde connu, des visiteurs illustres se succédèrent à Versailles. Ebahis par ce qu'ils découvraient sur la scène liquide de ce théâtre enchanté, ils furent, en outre, impressionnés et charmés par la croisière sur le vaste plan d'eau, admiratifs devant le spectacle extraordinaire que leur offrait de jour comme de nuit cette multitude chatoyante de bateaux riches et majestueux, paisibles ou belliqueux, tous dominés par la réale construite en 1685, ce bâtiment exceptionnel, flambant de ses ors majestueusement ciselés, et des ses immenses flammes cramoisies, presque aussi étincelant que le soleil.

La Flottille contribua ainsi à la grandeur de Versailles, à son influence, et, dans son registre, célébra la prééminence de la France sur l'Europe. Elle fut, à n'en pas douter, un outil de diplomatie, un instrument de puissance. Dans ce sens, son legs à l'avenir s'inscrit ici dans la suite des relations internationales du Royaume, et plus encore dans son rayonnement culturel mondial issu de la « civilisation française » du Grand Siècle. Le prestige de la France s'en nourrit encore aujourd'hui.

Dans le domaine maritime, la compétence et les arguments de Colbert en faveur du développement d'une Marine d'Etat, outil de puissance politique et de protection du commerce, concrètement appuyés sur la présence éclatante de la Flottille au cœur du jardin du Roi, a incité Louis XIV à valider le grand projet – et les budgets – proposé par son ministre. Au-delà même des effets moissonnés dès le cours de son règne, l'un des principaux legs de cette politique à l'avenir consiste dans la marque indélébile imprimée sur la Marine de France par l'œuvre de Colbert, promue et illustrée par les navires du Grand Canal. Ce modèle « l'aidera [la Marine française] à survivre à l'épreuve des guerres, des révolutions et du temps en général, sans interruption depuis plus de trois siècles »³¹⁶, et notamment aux revers navals consécutifs à la Révolution qui la laissera longtemps réduite à « des escadres mal équipées, de mauvais équipages et des officiers encore pire »³¹⁷ : déjà invalide au port de son propre fait, la vaincre alors en haute mer n'aura certes rien d'un exploit.

³¹⁶ DARRIEUS Henri et QUEGUINER Jean, *Historique de la Marine française*, op. cité, p. 155. Peut-être convient-il d'imaginer que dans les mots « à l'épreuve [...] du temps en général », les auteurs, avec la retenue due à leur statut, évoquent-ils aussi les gouvernants imprévoyants et la dissipation de la mémoire commune !

³¹⁷ JENKINS H.E., *Histoire de la Marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 287. On peut ajouter que ces mots sont pratiquement les mêmes que ceux employés dans BROSSARD (de) Maurice, *Histoire maritime du monde*, tome 2, Editions France-empire, Paris, 1974, p. 210 et 219.

Cent ans après Béveziers, malgré une infériorité numérique sur la flotte anglaise, la Marine de France dominait encore les mers, et présidait à la fondation des Etats-Unis d'Amérique Septentrionale dont elle avait rendue l'indépendance inéluctable par sa domination navale (1781). Suffren a été le premier à faire véritablement évoluer la tactique navale dans les combats de vaisseaux : il « a toujours eu des vues stratégiques et tactiques offensives – la manœuvre de la Praya, la campagne de Coromandel – et a toujours tenté de remplacer le combat en ligne de file par la manœuvre et la coupure de la ligne adverse : il n'était et ne sera d'ailleurs pas le seul ; cela était et cela sera, la manœuvre de Rodney puis de Nelson »³¹⁸.

Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle encore, la France s'imposa avec un type de bâtiment nouveau : le cuirassé. La « Gloire » (1859), premier navire de cette catégorie, lui donna une avance technique remarquable. Ainsi, le Second Empire disposa t-il de la Marine la plus moderne de son temps : « Lorsque la révolution navale remplaça la voile par la vapeur, la France mena souvent le train dans la course aux inventions et aux applications nouvelles. [...] A l'époque de Napoléon III [elle] prenait la tête de la révolution navale »³¹⁹. A la fin du XIX^{ème} siècle, toujours, la flotte française surpassait toute autre.

La première révolution navale, initiée par Colbert, et le courant de recherche et développement qu'elle généra, qu'illustrèrent de façon complémentaire le Modèle de Tourville ou celui de Duquesne – œuvres de rationalisation – et le bateau à aubes de Massiac de Sainte-Colombe – œuvre de conception –, tous les trois étudiés sur le Grand Canal, permirent à l'architecture navale française de prendre durablement la première place en Europe en cette matière. H.E. Jenkins, officier de la royal Navy et historien britannique spécialisé dans la Marine française, confirme cette primauté dans la conclusion de son ouvrage *History of the french Navy from its beginning to the present day* : « [...] les vaisseaux français furent bien conçus et puissamment armés. On les tenait pour supérieur à ceux d'Angleterre »³²⁰.

Enfin, l'essor de la flotte royale issue de l'œuvre de Colbert, soutenue par le Roi attentif aux représentations et prototypes qui la figuraient ou la préfiguraient sur le Canal, offrit encore à la France une richesse considérable : l'accession à de nouveaux espaces géographiques et scientifiques. Issu des recherches et des développements initiés dans le dernier quart du XVII^{ème} siècle, le vaisseau de guerre, dès le milieu du XVIII^{ème} siècle, embarqua des hommes de sciences, naturalistes, botanistes, zoologues, astronomes, mathématiciens, hydrographes, cartographes, écrivains, peintres, soigneusement choisis par les capitaines, et par le ministère de la Marine qui désirait conduire outre-mer non plus seulement des militaires et des colons mais aussi des savants. L'organisation de la Marine, la qualité des bateaux et des équipages, à peine plus de cinquante ans après les ministères des deux Colbert, suscitaient et permettaient non plus seulement des aventures maritimes, mais de véritables campagnes scientifiques vers des

³¹⁸ DARRIEUS Henri et QUEGUINER Jean, *Historique de la Marine française*, op. cité, p. 285.

³¹⁹ JENKINS H.E., *Histoire de la Marine française*, op. cité, p. 405 et 408.

³²⁰ Ibidem, p. 405.

rivages, des fleuves et des immensités inexplorés, vers des terres, des peuples, des animaux et des plantes à étudier, des phénomènes à comprendre. C'est alors le temps des Maupertuis en Laponie, La Condamine au Pérou, Surville aux Salomon et en Nouvelle-Zélande, Bougainville aux Malouines puis dans le Pacifique, La Pérouse, d'Entrecasteaux en Nouvelle Calédonie et en Australie, Marion-Dufresne découvreur de l'archipel du prince Edouard, Kerguelen et d'autres encore autour des cinq continents. La Marine, en transformant le Globe en un vaste terrain d'apprentissage et d'expériences, inaugurerait le siècle des Lumières. Il en proviendra une foison d'enseignements dans tous domaines, l'aspiration à la connaissance, et la projection des esprits dans l'espace. Traités de navigation, premières études d'ethnologie, apprentissage des langues étrangères, cartes marines, amélioration des instruments de mesure, les résultats abondent. Ils « n'ont été rendus possibles que grâce aux expéditions maritimes auxquelles ils se sont trouvés étroitement associés, car la conquête de la mer n'a pu être réalisée que grâce à une meilleure connaissance du ciel, rendue elle-même possible par une meilleure maîtrise des océans puisque le ciel se devait d'être observé en même temps en des endroits différents, au Pérou, en Laponie ou à Tahiti. La mer et le ciel ont toujours été extraordinairement liés, pratiquement indissociables »³²¹. Peut-être, ainsi, la conséquence essentielle, le legs majeur de l'œuvre navale élaborée au bord du Grand Canal a-t-elle consistée dans sa participation aux progrès effectués en navigation astronomique, l'inscrivant parmi les avancées qui ont permis à l'humanité de s'ouvrir à l'espace. Elaboré au début du XVIII^{ème} siècle, le sextant fut l'outil de navigation des expéditions maritimes lointaines, qui permit aussi les premiers grands raids aériens au-dessus des mers et des continents à l'aube de l'aviation. Dans son numéro de mars 2010, la revue « Info Marine Réserve » publiée par le Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine concluait ainsi un article consacré à l'*Histoire des instruments de marine associé à l'astronomie depuis 6000 ans* : « Si la navigation que l'on connaît aujourd'hui, fondée sur les progrès de la technologie (navigation radioélectrique, navigation au radar, navigation par satellite artificiel) ne ressemble plus guère aux pratiques ancestrales, nombreux sont encore les capitaines au long court qui continuent à faire le point et à pratiquer la navigation à l'estime, en s'aidant du gyrocompas, du sextant, [...] de cartes marines et de tables associées. Il y a fort à parier que ceux de l'avenir continueront à s'appuyer sur les découvertes et pratiques de leurs prédécesseurs. Il est ainsi singulier de remarquer que l'équivalent des tables alphonsines, référentiel établi par des navigateurs du Moyen-âge par observation des lunaisons, sont encore intégrées dans les instruments de guidage de nos SNLE³²². Plus surprenant encore : le gnomon³²³, simple bâton

³²¹ VERGE-FRANCESCHI Michel, « *La Marine française au XVIII^{ème} siècle* » SEDES, 1996, p. 330.

³²² SNLE : sous marin nucléaire lanceur d'engins.

³²³ Le gnomon, utilisé depuis l'antiquité par les Egyptiens, les Chaldéens et les Grecs, consiste dans une tige plantée perpendiculairement à un plateau. Il permet de déterminer l'heure solaire. Il a donné naissance au cadran solaire.

planté sur un socle et permettant le calcul des angles d'inclinaison par comparaison entre son ombre et sa taille réelle, fut utilisé par Armstrong³²⁴ et ses compagnons pour régler leurs instruments. La présence de cet instrument vieux de 6000 ans sur la lune au XX^{ème} siècle jette ainsi un pont émouvant entre les marins d'hier, ceux d'aujourd'hui et les découvreurs de demain ».

La réale de Versailles ... un rouage précurseur de l'exploration spatiale ! Quoiqu'il en soit, elle a été certainement, au sein de la Flottille voulue par Louis XIV pour son Grand Canal, le symbole le plus éclatant de la politique d'où est sortie la Marine de France, et, par celle-ci, d'où proviennent les moyens modernes de construction navale et de navigation.

RENAISSANCE DE LA REALE DE VERSAILLES ET DE LA FLOTTILLE ROYALE

Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, il est certain que la reconstruction de ce navire emblématique et hors du commun par ce qu'il était, par ce qu'il représentait et par ce qu'il a favorisé, apporterait très certainement un élément substantiel au patrimoine artistique, scientifique, politique, militaire, économique et social de la France.

Reconstruction ? On entend parfois que, dans un souci d'authenticité paroxystique, il n'y a, à Versailles, que des « restaurations », jamais de « reconstruction ». C'est évidemment faux, et, pour s'en convaincre, il n'est que de voir, parmi bien d'autres réalisations, une partie des grands flambeaux de la Galerie des Glaces fabriquée dans une matière plastique dorée, ou la grille de la cour d'honneur refaite de toutes pièces, ou seulement les tentures des salles restaurées ou les couvertures des sièges et des lits qui y sont exposés.

La reconstruction de la réale de Versailles, en outre, susciterait, aujourd'hui comme hier, un respect admiratif, et son retour sur les eaux du Canal ne pourrait qu'intensifier la notoriété internationale de Versailles. Depuis plus de vingt ans, le château et le domaine de Versailles ont fait l'objet de nombreuses et lourdes restaurations ou reconstructions, menées de façon remarquable et ambitieuse. On ne peut que regretter que le Grand Canal et sa Flottille aient été complètement négligés dans cette renaissance.

Complètement.

Il est vrai que le souvenir de ces bateaux s'est véritablement estompé dans le temps, et surtout que leur utilité concrète autant que leur éclat ont été oubliés. De ce constat est né un projet.

Ce projet tend à la restauration de cette mémoire effacée. Il s'est ainsi donné pour vocation de reconstituer partiellement la Flottille royale en commençant par la réale de 1685. Celle-ci constitue la première phase, emblématique, de sa mise en œuvre, un second volet relatif à la construction des autres bateaux sera lancé ultérieurement en complément de sa phase initiale.

³²⁴ Neil Alden Armstrong : astronaute américain qui participa à la mission « Gemini 8 » en 1966 puis à la mission « Apollo 11 » en qualité de commandant de bord, au cours de laquelle il fut le premier homme à poser le pied sur le sol lunaire, le 21 juillet 1969.

La première question pratique portait sur l'emploi futur de ces bateaux, quels qu'ils soient : exposition statique, ou mise à flot dynamique. La seconde option a été retenue, plus adaptée à l'idée constitutive du projet fondé trois objectifs complémentaires :

- ❑ Rehausser de façon significative la magnificence du parc de Versailles en lui restituant un volet constitutif de l'image qu'il présentait sous Louis XIV,
- ❑ Redonner du mouvement, de la vie au Musée immobile,
- ❑ Offrir un nouveau pôle d'enseignement, et de nouveaux centres d'intérêt majeurs à ses visiteurs, qui peuvent être classés sous trois principaux titres :
 - ♦ Le Grand Canal, vision féérique au cœur d'une perspective magistrale : l'esthétique vivante du parc restaurée dans sa plénitude, animée et colorée par un kaléidoscope de coques miroitantes, d'étoffes lumineuses en lents mouvements, et par des flambées d'étendards attisées par le vent.
 - ♦ Le Grand Canal, vaste scène d'art et d'essai, présentant une étonnante formation de chefs d'œuvres d'art naval ressuscités, prolongements nautiques du château comme autrefois, évoquant la société chatoyante et le grand dessein maritime qui s'y reflétaient à la fin du XVII^{ème} siècle. Le Grand Canal portait alors une vocation pédagogique voulue par le Roi. Il peut la retrouver et légitimement enseigner aujourd'hui ce dont il a été le témoin : la civilisation de Cour, l'art et l'histoire maritime et la construction navale nés ou développés sur ses rives. Un petit arsenal « à l'ancienne » pourrait être installé à proximité de celui qui existait au Grand Siècle, la « Petite Venise », comprenant un chantier destiné à reconstruire une partie des embarcations, de façon authentique – avec les méthodes, outils et matériaux de l'époque –, et un espace animé par une muséographie didactique présentant les legs remarquables de cette Flottille à l'avenir.
 - ♦ Le Grand Canal, pôle de curiosité populaire et touristique : il a été conçu autrefois comme lieu de plaisance. Il peut le redevenir à l'image de l'animation nautique qui le caractérisait, en accueillant des visiteurs à bord des bateaux.

Il va de soi, en outre, que ce projet sera à même d'apporter des revenus supplémentaires à la gestion du Domaine de Versailles en proposant aux visiteurs une nouvelle offre culturelle, et des attractions inusitées susceptibles d'intéresser aussi une autre typologie de clientèle.

Projet esthétique et culturel, projet pédagogique, projet technique, projet économique, le programme de restauration navale du Grand Canal est aussi un vecteur de soutien aux métiers d'art. C'est encore un projet social, associatif, à développer par des bénévoles avec la collaboration, en particulier, d'élèves d'établissements d'enseignement technique compétents dans les différents domaines concernés par la construction des navires.

Le projet prendra corps sur le Grand Canal, devenant comme ce dernier

un prolongement du château dédié à son public. Il en résulte des contraintes particulières :

- ♦ Intégration du projet dans l'harmonie du Domaine de Versailles ; participation à sa notoriété en France et à l'étranger, à son offre scientifique et culturelle,
- ♦ Authenticité dans les constructions, reproductions et représentations.
- ♦ Le nombre et l'aspect des bateaux remis à flots devront permettre à ceux-ci d'« habiller » convenablement le Canal, et, le cas échéant, d'y rehausser le faste des fêtes.
- ♦ Pour l'essentiel, le projet s'adresse au grand public, ce qui nécessite un soin particulier porté à son accueil et à sa sécurité, ainsi qu'à celle des autres utilisateurs du parc de Versailles.

L'autre grand impératif concerne la rentabilité financière du projet, dès lors que sa mise en œuvre entraînera des charges d'investissement et d'exploitation.

Le Grand Canal se trouve dans le parc dont l'entrée est gratuite. Durant la journée tous les visiteurs du Domaine côtoieront librement les bateaux et contempleront le tableau vivant qu'ils formeront. Les ressources du projet ne pourront donc être générées que par des manifestations organisées dans un ou plusieurs endroits privés accessibles seulement à titre onéreux : lors de croisières sur ses bateaux, à l'occasion de manifestations – spectacles et réceptions – organisées sur le Grand Canal auxquels ils participeront, et dans leur dépendance à terre. Il va de soi que l'ensemble de l'opération sera strictement conditionnée par l'adéquation des ces activités et des aménagements qu'elles peuvent requérir, avec les impératifs générés par le site et édictés par l'Etablissement public.

Ainsi, trois siècles après l'époque de son existence, la réale de Versailles pourrait renaître, tout comme le château et le jardin. Louis XIV a voulu que Versailles resplendisse à l'image du Roi-Soleil. La réale, magnifique évocation du prestige des galères, en reflétait la renommée sur les eaux du Canal, et constituait un acteur majeur de l'une des trois scènes sur lesquelles se jouait au quotidien la performance royale. Mais les bateaux sont choses fragiles et fugaces, comme l'évoque Jean Boudriot dans ses *Réflexions*³²⁵ : « D'innombrables réalisations de siècles passés, religieuses ou civiles, attestent de l'importance et de la valeur de l'architecture, art majeur par excellence. A l'opposé [de ces réalisations pérennes] que reste t-il de nos constructions navales ? Quelques pauvres vestiges. Cette "architecture morte" fait partie de notre patrimoine, se développant et s'affirmant dès la grande Marine de Louis XIV. L'architecture navale est également un art, mais ne s'inscrivant pas dans la durée [...] ». Ce fléau de l'éphémère naval se retrouve aussi à Versailles,

³²⁵ BOUDRIOT Jean, *Réflexions*, in BURLET René, « Les galères au Musée de la Marine », op. cité, p. 13.

d'autant plus dommageable pour notre patrimoine que les unités disparues comptaient parmi les bijoux de ce site d'exception. Versailles ne se réduisait pas à un château ou à un jardin, à des espaces et des chefs-d'œuvre juxtaposés. C'était un mode de vie, un coup d'œil, l'harmonie finie d'un ensemble, d'un équilibre subtil, auquel concourait essentiellement chaque élément.

Le Canal et la Flottille en constituaient des pièces maîtresses.

UN NAUFRAGE : LE GRAND CANAL

L'indigente et morne nudité de la grande pièce d'eau dénature aujourd'hui l'œuvre du XVII^{ème} siècle, et véhicule une représentation erronée du site tel qu'il avait été voulu au Grand Siècle.



Figure C1 – Maçonnerie endommagée du Grand Canal
(Cliché Patrice Grimald)

Pourtant, d'immenses moyens ont été investis pour lui redonner vie après la tourmente révolutionnaire, et ce, déjà, depuis Napoléon I^{er}. Louis XVIII, Louis Philippe lui ont apporté leurs soins, jusqu'à la nomination de Pierre de Nolhac comme attaché au Musée du château de Versailles en 1886, puis comme conservateur en 1892. Son action y a été déterminante pour la reconstitution de collections dispersées à la Révolution, et l'élaboration de critères conditionnant les restaurations. En 1929, Rockefeller finança les travaux essentiels de remise en état du château mis à mal par le temps et par la première guerre mondiale.

Depuis, les restaurations se sont développées et étendues. Au cours des quinze dernières années, elles furent omniprésentes, spectaculaires comme dans les grands appartements, la galerie des Glaces et l'opéra royal, ou plus modestes comme pour le balcon de la galerie des Cerfs, des planchers et des fenêtres ou la statuaire du jardin. Elles furent aussi, parfois, résolument somptueuses telle la reconstruction de toutes pièces de la grille de la Cour d'honneur, dorée à l'or fin

tout comme les faîtes d'une partie de ses toits et de l'encadrement des lucarnes qui la dominant.



Figure C2 – Prolifération d'algues dans le Grand Canal
(Cliché Patrice Grimald)



Figure C3 – Canotage sur le Grand Canal entravé par les algues
(Cliché Patrice Grimald)

Restaurations omniprésentes ? En fait, non, pas tout-à-fait.

Le Grand Canal reste oublié.

De ce fait, la situation de son milieu subaquatique s'aggrave de façon préoccupante. Le curage du bassin, négligé depuis un quart de siècle (il devait être effectué tous les cinq ans), s'avère urgent : les boues s'accumulent réduisant progressivement sa profondeur – ainsi que le volume d'eau utilisable par les fontaines – et favorisant la prolifération agressive d'algues (figures C2, C3, C5), au point même, aujourd'hui, d'entraver le canotage (figure C3). Sur sa surface, des nappes de matières polluées surnagent (figures C4 et C5). Enfin, et

surtout, ses berges se dégradent de façon préoccupante (figures C1 et C5), situation qui s'accélère du fait de l'eau qui s'infiltre derrière la maçonnerie du rebord et sape leur stabilité. De ce fait, l'évolution du coût de la remise en état du Canal ne peut que croître à présent de façon exponentielle.

A quand, donc, la restauration du Grand Canal pour que puisse y reflurir la Flottille royale, prolongement nautique du château et du jardin selon la volonté de son créateur, Louis XIV ?



Figure C4 – Pollution sur le Grand canal
(Cliché Patrice Grimald)



Figure C5 – Grand Canal : dégradation des berges, pollution et prolifération d'algues
(Cliché Patrice Grimald)

- ANNEXES -

- TABLE DES ILLUSTRATIONS -

- Figure I-0.0/01 – Louis XIV en soleil au *Ballet royal de la nuit* - 1653 (*Jean Bérain ou anonyme, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, coll. Hennin, t. XLI, n° 3674*)
- Figure I-0.0/02 – Articulation des principaux facteurs de communication (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure I-2.1/01 – La prise de Maestricht en juin 1673 (*Joseph Parrocel – RMN-EPV/Gérard Blot*)
- Figures I-2.2/01 et 02 – *Réforme de la Justice*, 1667 (jeton), et *Rétablissement de la discipline militaire*, 1665 (médaille) (*Collection particulière et BNF*)
- Figure I-2.2/03 – Edit de Fontainebleau, 1685 (médaille) (*SHPF*)
- Figures I-2.2/04 et 05 – *L'empire de la mer Méditerranéenne assurée à la France par quarante galères*, 1688 (médaille), et *La Marine florissante*, 1693 (médaille) (*Collection particulière*)
- Figure I-2.2/06 – Fronton de l'hôtel national des Invalides : Louis XIV entouré de la Justice et de la Prudence (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figures I-2.2/07 à 09 – Louis XIV et Louis XIII dans le chœur de Notre-Dame de Paris (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure I-2.2/10 – Louis XIV en prière dans la chapelle de Versailles (1682) (*Anonyme, heures de Louis le Grand (1693) – BNF ms lat. 9477*)
- Figure I-2.2/11 – La Magnificence et la Magnanimité représentées sur le plafond du salon d'Apollon (salle du trône) à Versailles (*Charles de La Fosse – RMN-EPV, Gérard Blot et Hervé Lewandowski*)
- Figure I-2.2/12 – Louis XIV traversant le Rhin, couronné par la Victoire (*Michel II Corneille – RMN-EPV/Gérard Blot*)
- Figures I-3.0/01 et 02 – La Ménagerie et un pavillon du Trianon de porcelaine (<http://fr.wikipedia.org>)
- Figure I-3.0/03 – Projet de Belvédère à l'extrémité du Grand Canal (<http://museocollection.com>)
- Figure I-3.0/04 – Plan du Grand Canal en 1749 (Jean Delagrive) (<http://fr.wikipedia.org>)
- Figure I-3.0/05 – Versailles, le château et le Grand Canal en 1683, un an après l'installation de la Cour et deux ans avant la construction de la réale de 1685 (*Tiré de « La description de l'Univers contenant les différents systèmes du monde » d'Alain Manesson Mallet, D. Thierry, Paris, 1683*)
- Figure I-3.1/01 (1) – Chébec arabe (<http://www.finemodelship.com>)
- Figure I-3.1/01 (2) – Tartanes (*Album de Jouve-1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figure I-3.1/01 (3) – Polacres (*Album de Jouve-1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)

- Figure I-3.1/01 (4) – Palangriers (*Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figure I-3.1/01 (5) – Allèges d'Arles (*Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figure I-3.1/02 – Constructions des navires de la Flottille, et effectifs en hypothèse basse
- Figure I-3.1/03 – Représentation de la Flottille royale de Versailles à la tête du Grand Canal (*Détail d'une gravure d'Aveline représentant les jardins et le château de Versailles, ainsi que le site de la ville, vers 1700, R.M.N.*)
- Figure I-3.1/04 – Projet d'une barge dessinée par Caffiéri en 1671 (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales*)
- Figure I-3.1/05 – Projet d'une barge dessinée par Jean Berain pour le Grand Canal de Versailles (*Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 45, pl. 26 et 28*)
- Figure I-3.1/05 – Projet d'une barge dessinée par Jean Bérain pour le Grand Canal de Versailles (*Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 45, pl. 26 et 28*)
- Figure I-3.1/07 – Brigantins (*Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figures I-3.1/08 et 10 – Chaloupes de Versailles dessinées par Caffiéri en 1685 (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales*)
- Figures I-3.1/11 et 12 – Chaloupes de Versailles peintes sur un projet d'éventail en 1680 (détails) (*Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 49, pl. 37*)
- Figure I-3.1/13 – Chaloupe biscaïenne *Brokoa* reconstituée de nos jours (*Collection particulière*)
- Figure I-3.1/14 – Felouques (*Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figure I-3.1/15 – Vaisseau deux ponts de Tourville réduit pour constituer le *Modèle* de Versailles (BOUDRIOT Jean, « *Le trois-ponts du chevalier de Tourville – 1680* », collection archéologie navale française, Paris, 1998, p. 42 et 43.)
- Figure I-3.1/16 – Galéasse (*Musée de la Marine, Paris – maquette PH 605*)
- Figure I-3.1/17 – Galère à la rame (*Album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)
- Figure I-3.1/18 – Vaisseau français attaqué par une galiote barbaresque

- (XVII^{ème} siècle) (*National maritime museum, Londres*)
- Figure I-3.1/19 – Galiote à deux mâts (*Dessin de Hubert Michéa dans « Nefs, galions et caragues », Bellec Grançois et al, Chandeigne, Paris, 1993*)
- Figure I-3.1/20 – Gondole de Venise (*Nicolas de Poilly, XVII^{ème} siècle – BNF, réf. IC 10 FT4*)
- Figure I-3.1/21 – Gondole d'apparat d'un ambassadeur à Venise au XVII^{ème} siècle (*Glossaire nautique d'Auguste Jal, p. 790*)
- Figure I-3.1/22 – Heu sur le Grand Canal de Versailles (*Musée du château de Versailles, MV 8545*)
- Figure I-3.1/23 – Dessins du vaisseau de Versailles lancé en 1685 (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales*)
- Figures I-3.1/24 et 25 – Dessins du vaisseau de Versailles le *Triomphant* lancé en 1688 (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales*)
- Figure I-3.1/26 – Comparaison entre un heu et un yack
- Figure I-3.1/27 – Yole *Laïssa Ana*, reconstitution construite à Villefranche-sur-Mer (*Cliché Bernard Desfeux*)
- Figure I-3.1/28 – Projet de tableau arrière d'une embarcation (chaloupe) dessiné par Jean Bérain (*Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, Ic 45, pl. 27*)
- Figure I-3.1/29 – Broderie dessinée dans *l'Inventaire général du Mobilier de La Couronne sous Louis XIV (1663-1715)*
- Figure I-3.1/30 – Pavillon royal des vaisseaux
- Figure I-3.2/01 – Mise en place de l'étambot d'un vaisseau sur sa quille à l'arsenal de Toulon (*Album de Colbert – réédition Oméga, Nice, 1988*)
- Figure I-3.2/02 – Représentation schématique des arbres nécessaires pour la structure élémentaire d'un vaisseau en 1678 (*Office national des Forêts*)
- Figure II-0.0/01 – Galère assyrienne du VII^{ème} siècle av. J.C. (*British museum – Londres*)
- Figure II-1.1/01 Pentécontore grecque du VI^{ème} siècle av. J.C. (<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/02 Trirème punique³²⁶ au III^{ème} siècle av. J.C. (<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/03 – Méthode probable de construction de la coque de la trirème (*Jean Taillardat, « La trière athénienne et la guerre sur mer aux V^{ème} et IV^{ème} siècles », 1968, dans Jean-Pierre Vernant, « Problèmes de la guerre en Grèce ancienne », éd. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1999*)
- Figure II-1.1/04 – Heptère non grée du II^{ème} siècle av. J.C.

³²⁶ Les trois guerres puniques, opposant les Romains et les Carthaginois, durèrent de 264 à 241 av. J.C, puis de 219 à 201 av. J.C., et enfin de 149 à 146 av. J.C.

- (<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/05 – Liburne romaine (vers le I^{er} siècle av. J.C.)
(<http://www.navistory.com>)
- Figures II-1.1/06 et 07 – Dromon byzantin et projection de feu grégeois
(*Manuscrit de Jean Skylitzes, XII^{ème} siècle – Bibliothèque nationale de Madrid*)
- Figure II-1.1/08 – Vogue « a sensile » ([www. Mandragore2.net](http://www.Mandragore2.net))
- Figure II-1.1/09 – Position de la rambade et de l'arbre de trinquet à la proue d'une galère (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L'Union*, 2008)
- Figure II-1.1/10 – Galère du XVII^{ème} siècle équipée d'une vogue « a scaloccio » (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L'Union*, 2008)
- Figure II-1.1/11 – Galéasse espagnole de l'Invincible Armada – 1588 (*National maritime museum Greenwich, Londres*)
- Figure II-1.1/12 – Galère de l'Ordre militaire et hospitalier de Saint Jean de Jérusalem,
- Figure II-1.1/13 – Galères devant Arles en 1660 (*Gravure de Jacques Pétré ; courtoisie de M. Philippe Rigaud*).
- dit Ordre de Malte (<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/14 – Carte de l'océan Indien en 1519 (*HOMEM Lopo, atlas nautique portugais, dit « Atlas Miller », 1515-1519 ; manuscrit enluminé sur parchemin. C. Pl. Rés. Ge. DD. 683, f. 2 r^o*)
- Figures II-1.1/15 et 16 – Galère portugaise attaquant les Turcs lors du second siège de Diu en 1546 (détail) ; et galères turques attaquant en mer d'Oman une nef portugaise en 1554 (« *Sucesso do segundo cerco de Diu* » de Jeronimo de Corte Real (1574), *archives nationales de la Torre du Tombo, Lisbonne ; et « Livro de lisuarte de Abreu », Pierpont Morgan library, New York*)
- Figures II-1.1/17 et 18 – Skampayéva et demi-galère russe (1714)
(<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/19 – Galère patronne russe (1714) (<http://www.navistory.com>)
- Figure II-1.1/20 – Galère du suédois Chapman (*Frédéric Henrik de Chapman, « Architectura navalis mercatoria », 1768*)
- Figure II-1.1/21 – La galère de Christophe Colomb (*Christophe Colomb, « De insulis nuper inventis », Bâle, 1493. Gravure sur bois. Rés.° Oc. 95, f. eel*)
- Figure II-1.1/22a – Construction des galères à Rochefort en 1690 (*Fresque de Nicolas Berquin, musée d'Art et d'Histoire de Rochefort, Inv. D BA 22-41*)
- Figure II-1.1/22b – Construction des galères à Rochefort en 1690 (*Détail de la fresque de Nicolas Berquin, musée d'Art et d'Histoire de Rochefort, Inv. D BA 22-41*)
- Figures II-1.2/01 et 02 – Etendard du régiment des galères, et armoiries du duc de Vivonne général du régiment des galères de 1669 à 1688
- Figure II-1.2/03 – Poupe de la Grande Réale (1671-1676) (*Musée de la Marine, Paris, 37 OA 5*)
- Figure II-1.2/04 – Galère réelle du XVII^{ème} siècle (Barras de La Penne, « *Carte générale des galères* » (détail), 1697 – *Service historique de la Défense*,

Vincennes, Marine, série C, n° 780)

Figures II-1.2/05 à 08 – Equipements et aménagements d’une galère ordinaire
(Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L’Union*, 2008)

Figure II-1.2/09 – Jous et apostis d’une galère (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L’Union*, 2008)

Figure II-1.2/10 – Installation des bancs des rameurs en « arêtes de poisson inversées » (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L’Union*, 2008)

II-1.2/11 – Installation de l’espace de vogue (Cliché Patrice Grimald – musée naval de Barcelone)

Figure II-1.2/12 – Les deux tenailles aux extrémités du carrosse (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L’Union*, 2008)

Figure II-1.2/13 – Pilotes d’une galère sur le carrosse (*Détail de la galère, album de Jouve–1679, extrait de « La France maritime au temps de Louis XIV » de Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, éd. du Layeur, Paris, 2001*)

Figure II-1.2/14 – Aménagements internes d’une galère ordinaire

Figure II-1.2/15 – Des galères génoises attaquent une place navale turque
(Cliché Patrice Grimald – musée de la Mer, Gênes)

Figure II-1.2/16 – Galère sous voiles (Anonyme, France, « *Galère à la voile* », vers 1690, musée de la Marine, Paris, PH 151127)

Figure II-1.2/17 – Galères génoises sous voiles (Cliché Patrice Grimald – musée de la Mer, Gênes)

Figure II-1.2/18 – « Galère sortant du port de Marseille » (Puget) saluée au canon par le fort Saint-Jean et par une galère au mouillage (RMN, musée du Louvre, 32591)

Figure II-1.2/19 – Ordre de marche sur trois lignes (Barras de La Penne, « *Les galères en campagne* » de Jan Fennis)

Figure II-1.2/20 – Vaisseau français attaqué par deux galères barbaresques
(Théodore Gudin, XVII^{ème} siècle – Musée de la Marine, Toulon, réf. 33 MG 7)

Figures II-1.3/01 à 04 – Soldats et épée des compagnies franches des galères
(Jean Boudriot et Michel Pétard, « *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes* », Boudriot, Paris, 2003)

Figures II-1.3/05 à 06 – Pertuisanes de la compagnie de l’étendard royal (Jean Boudriot et Michel Pétard, « *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes* », Boudriot, Paris, 2003)

Figures II-1.3/07 à 08 – Soldats de la compagnie de l’étendard royal (Jean Boudriot et Michel Pétard, « *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes* », Boudriot, Paris, 2003)

Figure II-1.3/09 – Installation des soldats sur le courroir entre les rames (« *Les ouvrages du sieur Debenat* », 1721 – Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, MS 408)

Figure II-1.3/10 – Disposition du poste de rame - galère ordinaire, cinq rameurs par banc (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », *L’Union*, 2008)

Figure II-1.3/11 – Vêtement vers 1670 (Jean Boudriot et Michel Pétard,

- « *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes* », Boudriot, Paris, 2003)
- Figure II-1.3/12 – Coiffure vers 1670 (*Jean Boudriot et Michel Pétard, « Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – uniformes* », Boudriot, Paris, 2003)
- Figure II-1.4/01 – Galère légère vénitienne du XVI^{ème} siècle, par Raphaël (*Olivier Chalint et Jean-Christophe Dartoux, « La mer vénitienne* », Imprimerie nationale, 2010)
- Figure II-1.4/02 – Cols de latte, boutasses et baccalas sur une galère française (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis* », L'Union, 2008)
- Figure II-1.4/03 – Galère ottomane (*Carte postale éditée par le musée Topkapi, Istamboul ; courtoisie de M. Philippe Rigaud*)
- Figure II-1.4/04 – Illustration d'un sottefrain sur une galère française (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis* », L'Union, 2008)
- Figure II-1.4/05 – Galère d'Ancône, état pontifical, de la fin du XVI^{ème} siècle (détail) (*Musée du Vatican, galerie des cartes géographiques ; cliché Patrice Grimald*).
- Figure II-1.4/06 – « Isle de Malthe et celles du Goze et de Comino », 1722, Nicolas de Fer (détail) (*Musée Réattu–ex-Grand prieuré de l'Ordre de Malte à Arles ; cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-1.4/07 – Port fortifié de La Valette, appareillage d'une escadre de galères de l'Ordre de Malte (détail) (*Palais magistral de l'Ordre souverain de Malte, Rome ; cliché Patrice Grimald*).
- Figure II-1.4/08 – Galère magistrale de l'Ordre de Malte (*Palais magistral de l'Ordre souverain de Malte, Rome ; cliché Patrice Grimald*).
- Figures II-1.4/09 et 10 – La vieille forme subsistant de Villefranche-sur-Mer (*Clichés Patrice Grimald*)
- Figures II-2.1/01 et 02 – Nef des croisades (XI et XII^{èmes} siècles), et caraque portugaise (www.navistory.com ; et José Antonio Rodrigues Pereira, « *Marinha portuguesa, nove séculos de história* », Comissão cultural de Marinha, Lisbonne, 2010).
- Figure II-2.1/03 – Caraque (*Dessin de Léon Haffner, « Histoire maritime du monde » de Maurice de Brossard, France-Empire, Paris, 1974*)
- Figure II-2.1/04 – Bordage à clin, bordage à carvel
- Figure II-2.1/05 – Galion d'après Breughel-le-Vieux (*Dessin de Léon Haffner, « Histoire maritime du monde » de Maurice de Brossard, France-Empire, Paris, 1974*)
- Figure II-2.1/06 – Vaisseau français la « Couronne » lancé en 1632 (*Philippe Masson, « Histoire de la Marine, de la voile à l'atome* », Charles Lavauzelle, Paris, 1981-1983)
- Figure II-2.1/07 – Combat du vaisseau le *Bon* contre trente six galères espagnoles en 1684 (*Musée de la Marine, Paris*)
- Figure II-2.1/08 – Vaisseau français le *Soleil royal*, 1669 (*Dessin de Morel-Fatio, « La Marine », d'Eugène Pacini, éd. L. Curmer, Paris, 1844*)

- Figure II-2.1/09 – Capture par des galères de l'Ordre de Malte, commandées par le général Boibaudran, d'un galion turc -1644 (*Documentation Ordre de Malte, Paris*)
- Figure II-2.2/01 – Prise d'un vaisseau turc par sept galères de l'Ordre de Malte commandées par le bailli Rufo, au large de la Sicile, le 25 janvier 1652 (*Musée national de la Légion d'Honneur, Paris*).
- Figure II-2.2/02 – Attaque de Teignmouth (Angleterre) par les galères du Ponant en 1690 –détail (*Collection particulière*)
- Figure II-2.2/03 – Vaisseau de ligne hollandais *Enhorn* (la *Licorne*) capturé par l'escadre des galères du chevalier de La Pailleterie, le 4 juillet 1702, en vue de la flotte ennemie -gravure du temps (*Collection particulière*)
- Figure II-2.2/04 – Une galère et deux vaisseaux sous voiles (*Pierre Puget – RMN, musée du Louvre, 32595*)
- Figures II-2.2/05 et 06 – Dernière galère russe *Pernov* (*Collection particulière*)
- Figure II-2.2/07 – Dernière galère russe *Pernov* (vue vers la poupe) (*Collection particulière*)
- Figure II-3.1/01 – Reconstitution d'une trirème sur la Seine en 1861 (*Photos « L'Illustration »*)
- Figure II-3.1/02 – Mise au jour sur le fond de la lagune de la galère (à gauche des clichés) et d'un bateau de transport (« *La galea ritrovada* », *Marsilio Editori s.p.a., Venezia, 2002-2003*)
- Figure II-3.1/03 – Reconstitution d'une galère romaine de la flottille de Germanie (*Cliché Martin Bahmann, musée de la Navigation antique à Mayence*)
- Figure II-3.1/04 – Le *Regina* (*Cliché université de Regensbourg – Bavière*)
- Figure II-3.1/05 – la trirème grecque *Olympias* au Pirée en 1987 (*Cliché Templar 52*)
- Figure II-3.1/06 – Galère la *Liberté* sur le lac Léman (*Cliché association « La Liberté »*)
- Figure II-3.1/07 – Galère ordinaire au musée de la mer de Gênes (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-3.1/08 – Reconstitution de la galère réale de Don Juan d'Autriche à Lépante – 1571 (*Musée naval de Barcelone ; cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-3.1/09 – Graffiti dans le château de Tarascon (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-3.1/10 – Graffiti dans le château de Tarascon (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-3.1/11 – Graffiti dans le château de Tarascon (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure II-3.2/01 – Vestiges des galères de Caligula dégagées du fond du lac Némi en 1930 (*Cliché L'Illustration*)
- Figure II-3.2/02 – Vestiges des galères de Caligula dégagées du fond du lac Némi en 1930 (*Cliché L'Illustration*)
- Figure II-3.2/03 – Vue du bassin d'Apollon et de la Flottille royale du Grand Canal vers 1680, par Perelle (*RMN - Château de Versailles, recueil des*

gravures Grosseuvre 137, pl. 74)

Figure II-3.2/04 – Vue du bassin d’Apollon et de la Flottille royale du Grand Canal vers 1705, par Perelle (*RMN - Château de Versailles, recueil des gravures Grosseuvre 137, pl. 74)*

Figure II-3.2/05 – Navires sur la Pièce d’eau des Suisses (*Nicolas Ozanne, vers 1740 – RMN-Grand Palais (château de Versailles)*)

Figure III-1.4/01 et 02 – Gouache de la fin du XVII^{ème} siècle (*Bibliothèque nationale de France, Paris, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)

Figure III-1.4/03 – Dessins de Caffiéri pour Versailles – chaloupes et vaisseau – 1685 (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G187 – dépôt des Archives nationales*)

Figure III-1.4/04 – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réale »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l’Ancien, 1679 (*RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457*)

Figure III-1.4/05 – Panneaux décoratifs latéraux (*Musée de la Marine, Paris, inv. 37 OA 17 et 37 OA 18*)

Figure III-1.4/06 – Agrandissement panneau décoratif droit gouache BNF (*Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Paris, rés. B7 bristol FT 5*)

Figure III-1.4/07 – Etendard réal des galères de France (*Reconstitution de Patrice Grimald*)

Figure III-1.4/08 – Peinture d’Adam Frans van der Meulen « Vue du parc et du château de Saint-Cloud », troisième quart du XVII^{ème} siècle (*RMN, château de Versailles, inv. MV6265*)

Figure III-1.4/09 – Petite réale de la Seine sur le tableau de van der Meulen - détail (*RMN, château de Versailles, MV6265*)

Figure III-1.4/10 – Vue d’une partie de la Flottille royale sur le Grand Canal (*RMN, château de Versailles, inv. MV 8545*)

Figure III-1.4/11 – Détail de la figure III-1.4/14, agrandissement de la galère qui y figure (*RMN, château de Versailles, inv. MV 8545*)

Figure III-2.1/01 – Les cinq « espaces nécessaires aux divers services d’une galère » sur sa couverte (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l’Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)

Figure III-2.1/02 – Calcul de la longueur de la zone de vogue, sur l’axe central longitudinal de la galère (*Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L’Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)

Figure III-2.1/03 – Longueur à la bande de l’espale d’une galère ordinaire (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l’Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)

Figure III-2.1/04 – Evaluation de la largeur d’une galère ordinaire en fonction de la longueur de sa rame (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l’Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)

Figure III-2.1/05 – Schéma de l’élévation de la rame de la galère ordinaire (*René Burllet, adaptation Patrice Grimald*)

Figure III-2.2/01 – Drapeaux du Royal des Vaisseaux et du Royal La Marine.

- Figure III-2.2/02 – Evaluation de la largeur de la réale de Versailles en fonction de la longueur de sa rame (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-2.2/03 – Réduction proportionnelle de l'élévation de la rame entre une galère ordinaire et la réale de Versailles (*René Burlet, schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-2.2/04 – Détail de l'élévation de la rame de la réale de Versailles (*René Burlet, schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.1/01 – Mât d'une galère vers 1680 (*Anonyme, Service historique de la Marine, Vincennes, Marine, SH 137, pl. 19 ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figures III-3.1/02, 03 et 04 – Galères sur la Seine à Paris (*Musée Carnavalet, Paris, P 817*)
- Figure III-3.2/01 – Tente de cotonnaine installée au-dessus de l'espale et de la vogue (*Musée de la Marine, Paris ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/02 – Arrondi du faîtage de la tente (*Musée de la Marine, Paris, PH 41677 ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/03 – Banderoles au chiffre de Louis XIV, au-dessus de l'apostis de droite
- Figure III-3.2/04 – Chiffre de Louis XIV
- Figure III-3.2/05 et 05 bis – Différentes combinaisons mêlant les rames aux banderoles (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/06 – Pavesade, bande et rambade (*« Ouvrages du chevalier Debenat », Service historique de la Marine, Vincennes, MS 408*)
- Figure III-3.2/07 – Filarets de support de la pavesade (bande et rambade) (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/08 – Filarets de support de la pavesade sur trois côtés de la rambade (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/09 – Largeur et construction de la rambade (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/10 – Construction de la structure de poupe (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/11 – Mesure potentielle du fond du carrosse de la réale de Versailles (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/12 – Carrosse d'une galère ordinaire vu de l'intérieur (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/13 – Tendelet de guérite - en bleu - et tendelet de sezain - en rouge (*Musée de la Marine, Paris, PH 42131-détail ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/14 – Supports des tendelets et parasoleils (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)

- Figure III-3.2/15 – Illustration de la disposition d'un grand tendelet sur le berceau de poupe (*Gérard Delacroix, monographie de la Fleur de lis, L'Union, 2008 – adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/16 – Aménagement de la poupe d'une galère ordinaire, tenailles du carrosse et guérites du berceau (*Gérard Delacroix, monographie de la Fleur de lis, L'Union, 2008 – adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/17 – Passerelle d'embarquement joignant le bas de l'échelle d'accès à l'espale
- Figure III-3.2/18 – Poupe et tendelet de guérite (*Cliché Patrice Grimald - musée de la Mer, Gênes*)
- Figure III-3.2/19a – Mouvements du corps et des poignets lors d'une vogue assise (*Simulation CNV – J. Bex*)
- Figure III-3.2/19b – Mesures ergonomiques moyennes (hommes entre 1,60 et 1,84 mètres) (*Etienne Grandjean, Précis d'ergonomie, Les éditions d'organisation, 1983*)
- Figure III-3.2/20a et b – Simulation d'une vogue assise par informatique (*Réalisation informatique Bernard Huc*)
- Figure III-3.2/21 – Schéma de la rame immergée d'une galère ordinaire (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/22 – Schéma d'étude de l'élévation de la rame immergée de la réale de Versailles (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/23 – Installation d'un banc vu en coupe (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/24 – Schéma présentant les espaces nécessaires aux mouvements de deux rameurs assis sur un banc de la réale de Versailles (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/25 – Schéma de disposition des bancs (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/26 – Installation des carreaux sur l'espale (côté droit) (*Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-3.2/27 – Installation des trois carreaux dans le carrosse (*Schéma Patrice Grimald*)
- Figure III-4.1/01 – Réale de la Seine, (*Adam Frans van der Meulen Vue du parc et du château de Saint-Cloud, troisième quart du XVII^{ème} siècle, détail – RMN, château de Versailles, MV6265*)
- Figure III-4.1/02 – Evaluation des principales proportions de la réale de la Seine (*RMN, château de Versailles, MV 6265 (détail) ; adaptation Patrice Grimald*)
- Figure III-4.1/03 – Galère du XVII^{ème} siècle armée à quatorze rames (« *Prince sur une galère en train d'appareiller* », modèle pour une tapisserie, par *David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile, XVII^{ème} siècle – RMN*)
- Figure III-4.1/04 – Galère du XVII^{ème} siècle armée à quatorze rames (détail) (« *Prince sur une galère en train d'appareiller* », modèle pour une tapisserie, par *David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile, XVII^{ème} siècle – RMN*)
- Figure III-4.1/05 – Largeur à la bande de l'espale de la réale de Versailles

(Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-4.2/01 – Superposition du dessin (poupe vue de face) conservé à la Bibliothèque nationale (Ic 49, rés. B7-bristol FT5), et du plan de la *Fleur de lis* (Gérard Delacroix) (Adaptation Patrice Grimald)

Figure III-4.2/02 – Mesures du grand tendelet relevées sur la gouache présentant la poupe de face (Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)

Figure III-4.2/03 – Décomposition de la largeur d'une galère ordinaire au niveau de l'entrée du carrosse ou de l'espale (Gérard Delacroix, monographie de la « *Fleur de lis* », L'Union, 2008, adaptation Patrice Grimald)

Figure III-4.2/04 et 04 bis – Perspective du carrosse et du panneau décoratif latéral tel que présenté sur le dessin correspondant conservé à la Bibliothèque nationale (Schéma Patrice Grimald)

Figure III-4.2/05 et 05 bis – Perspective du grand tendelet tel que présenté sur le dessin correspondant conservé à la Bibliothèque nationale (Schéma Patrice Grimald)

Figure III-4.2/06 et 06 bis – Surimpression des guérites apparaissant sur le grand tendelet de la réale de Versailles figurant sur les gouaches de la Bibliothèque nationale.

Figure III-4.2/07 – Aspect d'un grand tendelet complet et étendu (Debenat, *Les ouvrages du sieur Debenat, seconde partie, op. cité, p. 864*)

Figure III-4.2/08 – Schéma de l'espale (Patrice Grimald)

Figure III-4.2/09 – Mesure du dragan sur la gouache de la Bibliothèque nationale (BNF – Ic 48, rés.B.7, bristol FT 5)

Figure III-4.2/10 – Hauteur entre le haut du capion de poupe et la ligne d'eau sur la gouache de la Bibliothèque nationale (BNF – Ic 48, rés.B.7, bristol FT 5)

Figure III-5.1/01 – Schéma en coupe de la structure de la coque (Jacques Humbert, « *La galère du XVII^{ème} siècle* », J.P. Debbane, Grenoble, 1986, p. 56)

Figure III-5.1/02 – Charpente axiale de la galère (capion et rode de poupe, quille, rode et capion de proue) (Gérard Delacroix, « *La Fleur de lis* », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-5.1/03 – Dessin de la rode poupe (Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

Figure III-5.1/04 – Dessin de la rode proue (Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

Figure III-5.2/01 – Madriers et estamenaires vus en coupes latérales (Gérard Delacroix, monographie de la « *Fleur de lis* », l'Union, 2008 ; adaptation Patrice Grimald)

Figure III-5.2/02 – Disposition des madriers de la réale de Versailles vus en coupe longitudinale (Schéma Patrice Grimald)

Figure III-5.2/03 – Méthode de traçage des madriers et estamenaires jumeaux

(Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, SH 134 ; adaptation Patrice Grimald)

Figure III-5.3/01 – Le bassin d'Apollon et la Flottille royale sur le grand canal de Versailles vers 1680 (*Châteaux de Versailles et du Trianon, recueil des gravures Grosseuvre 137, pl. 74*)

Figure III-5.3/02 – Vaisseau de Versailles construit en 1685 (Caffiéri) (*Service historique de la Défense, Vincennes, Marine, G 187 – dépôt des Archives nationales*)

Figure III-5.3/03 – Profondeurs du Grand Canal en 2009 (*Documentation Etablissement public du château de Versailles*)

Figure III-5.3/04 – Rambade sur une demi-galère (« Prince sur une galère en train d'appareiller », modèle pour une tapisserie, David Teniers II et Jan van Kessel I, huile sur toile (détail), XVII^{ème} siècle – RMN)

Figure III-5.3/05 – Rambade sur la galère de la Seine (« Vue du parc et du château de Saint-Cloud » (détail), Adam Frans van der Meulen, troisième quart du XVII^{ème} siècle – RMN, château de Versailles, MV 6265)

Figure III-5.3/06 – Schéma d'étude de l'élévation de la rame immergée de la réale de Versailles (*Schéma Patrice Grimald*)

Figure III-6.1/01 – Schéma du bordage de la réale de Versailles (Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-6.1/02 – Schéma des éléments de la coque de la réale de Versailles (Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-6.1/03 – Schéma de la réale de Versailles vue sur sa bande droite (Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-6.2/01 – Ceinture, contaou et trinquenin (Gérard Delacroix, « La Fleur de lis », l'Union, 2008 ; schéma Patrice Grimald)

Figure III-6.2/02 – Galère en rade de Marseille – école de Puget (*Musée du Vieux Marseille*)

Figure III-6.2/03 – Réale entrant au port, vers 1694 (Anonyme, musée de la Marine, Paris, 1 OA 23)

Figure III-6.2/04 – Ornementation de la coque de la réale de Versailles (détail gouache BNF) (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)

Figure III-6.2/05 – Décoration de la rambarde de l'espale et des baccalas de la réale de Versailles (détail gouache BNF) (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)

Figure III-6.2/06 – Décoration des guérites du carrosse de la réale de Versailles (détail gouache BNF) (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)

Figure III-6.2/07 – Modèle de décoration pour une rame de réale

Figure III-6.2/08 – Ornementation de la poupe de la Grande Réale (1671-1676) (*Musée de la Marine, Paris, « Les génies de la mer » 2001, 3 MG 2*)

Figure III-6.2/09 – Ornementation de la poupe de la réale de Versailles (détail gouache BNF) (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5* ;

adaptation Patrice Grimald)

Figure III-6.2/10 – Panneau centrale et son cartouche de la réale de Versailles (détail gouache BNF) (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)*

Figure III-6.2/11 – Figuration de la Mignonne ? (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)*

Figures III-6.2/12 et 13 – Panneaux décoratifs de droite, figurations de la réale de Versailles (*Musée de la Marine, Toulon, MnM 37 OA 17 ; clichés Patrice Grimald)*

Figures III-6.2/14 et 15 – Détail du panneau décoratif de droite, figurations de la Peinture et de la Musique (*Musée de la Marine, Toulon, MnM 37 OA 17 ; clichés Patrice Grimald)*

Figures III-6.2/16 et 17 – Détail du panneau décoratif de gauche, figurations de l'Afrique et de l'Amérique (*Musée de la Marine, Toulon, MnM 37 OA 17 ; clichés Patrice Grimald)*

Figure III-6.2/18 – Effigies féminines en ronde-bosse bordant les panneaux décoratifs latéraux (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)*

Figures III-6.2/19 à 21 – Effigies de la Foi, de la Justice et de la Force (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)*

Figure III-6.2/22 – Couronnement de poupe de la réale de Versailles (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5 ; adaptation Patrice Grimald)*

Figure III-6.2/23 – Au plus haut de la poupe de la réale de Versailles (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5)*

Figures III-6.2/24 – Fanaux de poupe de la réale de Versailles (*BNF, Ic 49, rés. B7 – bristol FT5)*

Figure III-6.2/25 – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réale »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien, 1679 (*RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457*)

Figure III-6.2/26 – Tableau (détail) *Le marquis de Seignelay et le duc de Vivonne visitant la galère « réale »*, attribué à Jean-Baptiste de La Rose l'Ancien, 1679 (*RMN-château de Versailles/Gérard Blot, MV 5457*)

Figure III-6.2/27 – Couronnement de la réale de Versailles (*gouache de la BNF*)

Figure III-6.2/27 bis et ter – Couronnement de la « galère de vingt-quatre heures » (*tableau de J.-B. de La Rose*)

Figure III-6.2/28 – Gigante de la réale de Versailles (*gouache de la BNF*)

Figure III-6.2/28 bis – Couronnement de la « galère de vingt-quatre heures » (*tableau de J.-B. de La Rose*)

Figure III-6.2/29 et 29 bis – Allégorie de la Foi sur la réale de Versailles (*gouache de la BNF*) et sur la « galère de vingt-quatre heures » (*tableau de J.-B. de La Rose*)

Figure III-6.2/30 – Panneau décoratif latéral de la réale de Versailles (*gouache de la BNF*)

- Figure III-6.2/30 bis – Panneau décoratif latéral de la « galère de vingt-quatre heures » (*tableau de J.-B. de La Rose*)
- Figure III-6.2/31 – Figure de proue d’une réale (détail) (*Musée de la Marine, Paris, « Les génies de la mer » 2001, 3 MG 2*)
- Figure III-6.2/32 – Décoration de la coque et des superstructures de la réale de Versailles (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)
- Figure III-6.2/33 – Broderies d’or sur le grand tendelet de poupe de la réale de Versailles (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)
- Figure III-6.2/34 – Tente relevée de la réale de Versailles (*Bibliothèque nationale, Ic 49, rés. B7-bristol FT5*)
- Figure III-6.2/35 – Pavesade fixée au filaret de la bande au-dessus des rames (« *Ouvrage du chevalier Debenat* », *Service historique de la Défense, Vincennes, MS 408*)
- Figure III-6.2/36 – Parteguette et grande batayolle vues de la poupe d’une galère (*Gérard Delacroix, « La Fleur de Lis », L’Union, 2008*)
- Figure III-6.2/37 – Les pavillons d’une galère réale (*Détail de la galère, album de Jouve – 1679*)
- Figure III-6.2/38 – Pavillon de combat
- Figure C1 – Maçonnerie endommagée du Grand Canal (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure C2 – Prolifération d’algues dans le Grand Canal (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure C3 – Canotage sur le Grand Canal entravé par les algues (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure C4 – Pollution sur le Grand canal (*Cliché Patrice Grimald*)
- Figure C5 – Grand Canal : dégradation des berges, pollution et prolifération d’algues (*Cliché Patrice Grimald*)

- BIBLIOGRAPHIE -

SOURCES D'ARCHIVES

ARCHIVES NATIONALES

B2 ORDRES ET DEPECHES

AN, fonds Marine, B² 8, folio 12 (V^o, 2/01/1664)
AN, fonds Marine, B² 9, folio 58
AN, fonds Marine, B² 28, folio 309
AN, fonds Marine, B² 33, folio 358
AN, fonds Marine, B² 42, folio 282
AN, fonds Marine, B² 42, folios 198-299
AN, fonds Marine, B² 28, folio 244
AN, fonds Marine, B² 28, folio 309

B3 LETTRES REÇUES

AN, fonds Marine, B³ 19, folios 249, 251, 252

B6 GALERES

AN, fonds Marine, B⁶ 1 à 15
AN, fonds Marine, B⁶ 16, folio 16
AN, fonds Marine, B⁶ 29, folio 542

D1 CONSTRUCTIONS NAVALES

AN, fonds Marine, D¹ 3 à 35

G39 EXTRAITS D'ORDRES DU ROI ET DE DEPECHES DU CONSEIL DE MARINE, ET DU MINISTRE CONCERNANT LA MARINE (1669-1723)

AN, fonds Marine, G 39, folio 18-20

JJ CARTES

AN, 6 JJ 89, p. 59^B.

O1 MAISON DU ROI

AN, O¹ 1790 à O¹ 1794 (jardin O¹ 1790 à 1792, canal de Versailles O¹ 1793 et 1794),

SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE - VINCENNES

A1 CORRESPONDANCE DE LOUVOIS

SHD Terre, A¹ 715, folio 406 (juillet 1684)

SHD Terre, A¹ 744, folios 486 et 498 (avril 1685)

SHD Terre, A¹ 745, folio 166 (mai 1685)

SHD Terre, A¹ 747, folio 62 (juillet 1685)

SHD Terre, A¹ 752, folio 215 (décembre 1685)

SHD Terre, A¹ 761, folios 430 et 440 (janvier 1686)

SHD Terre, A¹ 762, folios 165 et 467 (février 1686)

SHD Terre, A¹ 764, folio 501 (avril 1686)

SHD Terre, A¹ 765 bis, folios 482 et 483 (juin 1686)

SHD Marine, D63 à 69 (ports et arsenaux)

SHD Marine, G 187 (construction navale)

SHD Marine, MS 408, *Ouvrage du chevalier Debenat*

SHD Marine, SH 132, *Mémoire sur les manœuvres et sur les agrez d'une galère - 1691*

SHD Marine, SH 133, *Figures de la première et seconde partie de la construction et du mémoire des agrez d'une galère senzille - 1691*

SHD Marine, SH 134, *Traité de construction des galères-1691*

SHD Marine, SH 137, *L'album des galères*

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE

BN NAFr 21306, folio 159

BN Fr 9177, folios 595-596

BN res b.7 bristol ft 5 (gouaches de la réale de Versailles)

ARCHIVES DE VENISE

Arch. Venise, ASV Senato Francia, novembre 1671, lettre n° 42

Arch. Venise, ASV Senato Francia, décembre 1671, lettre n° 44

ARCHIVES D'ESPAGNE

Archivo General de Simancas [près de Valladolid], Galeras, legajo [liasse ou dossier] 14, folio 211 à 214.

Archivo General de Simancas, Galeras, legajo 84, folio 272 à 279 et folio 466 à 473 ; legajo 14, folio 211 à 214 ; legajo 26, folio 358 à 376.

Archivo General de Simancas, Galeras, legajo 108, folio 385 à 504, et legajo 117, folio 241 à 295.

Archivo General de Simancas, Galeras, legajo 108, folio 481 à 504.

Archivo General de Simancas, Galeras, legajo 116, folio 226 à 230.

SOURCES IMPRIMEES

- ACADEMIE FRANÇAISE, *Dictionnaire de l'Académie française*, première édition, 1694, version informatisée : ARTFL Projet, the university of Chicago, 2001 (<http://artfl.atilf/dictionnaires/ACADEMIE/PREMIERE/search.form.html>)
- BAUDOUIN Jean, *Iconologie [...]* (tirée de l'*Iconologia* de Césaire RIPA), 1643, Bibliothèque interuniversitaire de Lille, 1989.
- BENAT (de) ou DEBENAT, *Les ouvrages du sieur Debenat, officier des galères et chevalier de Saint-Louis [...]*, manuscrit de l'auteur, Marseille, 1721, Service historique de la Défense, Vincennes, MS 408.
- BION Jean, *Relation des tourments qu'on fait subir aux Protestants qui sont sur les galères de France*, 1708, nouvelle édition P. Coulon, Slatkine, 1966.
- BOSSUET Jacques-Bénigne, *Politique tirée des propres paroles de l'écriture sainte*, Paris, 1709.
- BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvemens*, éd. Jombert, Paris, 1746.
- BRIQUET (de) Pierre, *Code militaire ou compilations des ordonnances des rois de France concernant les gens de guerre*, Rollin fils, Paris, 1741.
- COLBERT Jean-Baptiste, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Imprimerie impériale, Paris, 1863.
- CRISENOY Jules G. de, *Les ordonnances de Colbert et l'inscription maritime*, Guillaumin, Paris, 1862.
- DANGEAU (de) Philippe de Courcillon marquis de, *Journal de la Cour de Louis XIV, 1684-1720*, Soulié et Dussieux, Paris, 1854-1860.
- DASSIE F., *L'architecture navale*, A.N.C.R.E., Paris, 2002.
- DIDEROT Denis, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Pellet, Genève, 1777.
- DUMONT Jean, *Voyage de M. Du Mont en France, en Italie, en Allemagne, à Malthe et en Turquie*, Etienne Foulque, La Haye, 1699.
- ERLANDE-BRANDEBURG Alain et VICH Catherine, *Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la Marine*, Service historique de la Marine (SHM), Vincennes, 1996.
- FABRI Félix, *Voyage en Egypte – 1480-1483*, in HEERS Jacques, « Les négriers en terre d'Islam », Perrin, Paris, 2001.
- FELIBIEN André, *Description sommaire des châteaux de Versailles*, Antoine Chétien, Paris, 1674.
- FELIBIEN André, *Relation de la fête de Versailles du 18 juillet 1668*, P. Le Petit, Paris, 1668, et *Les divertissements de Versailles donnés par le Roi à toute sa Cour au retour de sa conquête de la Franche-Comté en l'année 1674*, J.-B. Coignard, Paris, 1674. Les deux ouvrages ont été rassemblés sous le titre *Les fêtes de Versailles, chroniques de 1668 et 1674* par les éd. Dédale, Maisonneuve et Larose, Paris, 1994.
- Les ouvrages de Jan Fennis sont classés parmi les sources imprimées car ils*

constituent une compilation des écrits de Barras de La Penne, ceux-ci ayant été classés par sujet

FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – I, Les galères en campagne*, Tandem Felix, Ubbergen NL, 1998.

FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV, La description des galères, 1*, Tandem Felix, Ubbergen NL, 2001.

FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – V, Les galères en campagne, 2*, Tandem Felix, Ubbergen NL, 2002.

FENNIS Jan, *Manuel de construction des galères – 1690*, APA-Holland university press, Amsterdam et Maarssen, 1983.

FENNIS Jan, *Trésor du langage des galères*, Max Niemeyer Verlag, Tübingen, 1995.

Les ouvrages de Jules Guiffrey sont classés parmi les sources imprimées car ils constituent une compilation de documents d'époque.

GUIFFREY Jules, *Comptes des bâtiments du Roi sous le règne de Louis XIV*, imprimerie nationale, Paris, 1881-1901.

GUIFFREY Jules, *Inventaire général du mobilier de la Couronne sous Louis XIV - 1663-1715*, Imprimerie de l'Art, Paris, 1885-1886.

HAEDO (de) Diego, *De la captivité en Alger – 1612*, Adolphe Jourdan, Alger, 1911.

LOUIS XIV, *Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du dauphin*, 2 tomes, Didier et cie, Paris, 1860.

MARTEILHE Jean, *Mémoire d'un Protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, J.D. Beman et Fils, Amsterdam, 1757.

MASSE, *Mémoires du sieur Masse fils, comite réal, pour bien manœuvrer une galère à la mer et la tenir dans sa véritable estive par de bons et justes arrimages*, bibliothèque municipale de Marseille, Ms 967, folio 445-446.

MILLIN Aubin-Louis, *Antiquités nationales ou recueil de monumens pour servir à l'histoire générale et particulière de l'Empire français [...]*, Drouhin, Paris, 1791.

ORTIERES (d'), *Traité de Marine*, dédié au marquis de Seignelay, Marseille, 22 juillet 1680.

PREZEL Honoré (Lacombe de), *Dictionnaire iconologique ou introduction à la connaissance des peintures, sculptures, estampes, médailles, pierres gravées, emblèmes, devises, etc. avec des descriptions citées des poètes anciens et modernes*, tome 2, Hardouin, Paris, 1779.

RICHELIEU Armand Jean (du Plessis, duc de), *Testament politique*, Desbordes, Amsterdam, 1688.

SEVIGNE (de) Marie (Rabutin-Chantal de, marquise de), *Correspondance*, tome III, Jacqueline et Roger Duchêne, Paris, 1978.

SOURCHES Louis-François (Bouchet de), *Mémoires du marquis de Sourches sur le règne de Louis XIV*, publié par le comte G.-J. de Cosnac et Arthur Bertrand, Hachette, Paris, 1882-1913.

THUCYDIDE, *Histoire de la guerre du Péloponnèse*, fin IV^{ème} siècle av. JC.

TRAVAUX HISTORIQUES

- ACERA Martine, MERINO José et al., *Les marines de guerre européennes, XVII^e et XVIII^{èmes} siècles*, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, Paris, 1998.
- ACERA Martine et ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes : 1680-1790*, SEDES, Paris, coll. « Regards sur l'histoire », 1997.
- ALQUIER Eléonore, *La religion du roi, lieux et expression de la dévotion de la Cour de Louis XIV (1643-1682)*, Ecole des chartes, thèses (<http://theses.enc.sorbonne.fr/2009/alquier>)
- ANDERSON R.C., *Naval wars in Baltic*, Gilbert-Wood, Londres, 1910.
- ASSOCIATION ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE DE VERSAILLES, *Versailles illustré*, premier tome, avril 1896-mars 1897.
- BACQUE-GRAMMONT Jean-Louis, BAZIN Louis, et al., sous la direction de MANTRAN Robert, *Histoire de l'empire ottoman*, Fayard, Paris, 1986.
- BALLU Jean-Marie, *Bois de Marine*, La compagnie des éditions de La Lesse, Aix-en-Provence, 2008.
- BARKAOUI Abdelhamid, RIETH Eric et al., *Bateaux et ports méditerranéens (congrès 2005) : bilan et perspectives*, Sfax : Med Ali, 2006.
- BARRE Eric et ZYSBERG André, *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 2001.
- BELLEÇ François, *Arsenaux de Marine en France*, Glénat, Grenoble, 2008.
- BELLEÇ François, *Le Grand Canal : un bassin d'essais*, in « Sciences et curiosités à la cour de Versailles », Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles, 2010.
- BELLEÇ François, LANCASTRE E TRAVORA (de) Luiz et al., *Nefs, galions et carques dans l'iconographie portugaise du XVI^{ème} siècle*, Chandeigne, Paris, 1993.
- BELY Lucien, *Louis XIV : le plus grand roi du monde*, éd. Jean-Paul Gisserot, Paris, 2005.
- BLANCHARD Anne, *Les ingénieurs du « Roy » de Louis XIV à Louis XVI*, avec l'aide du secrétariat d'Etat aux universités, de l'université Paul Valéry (Montpellier III) et du service historique de l'Armée de terre, Montpellier, 1979.
- BLUCHE François, *Au temps de Louis XIV. Le Roi-Soleil et son siècle*, Hachette, Paris, 1984.
- BLUCHE François, *Dictionnaire du Grand Siècle*, Fayard, Paris, 1990.
- BLUCHE François, *Louis XIV*, Hachette, Paris, 1999.
- BONO Salvatore, *Achat d'esclaves turcs pour les galères pontificales (XVI^{ème} - XVIII^{ème} siècles)*, in « Revue de l'Occident musulman de la Méditerranée », volume XXXIX, 1985, p. 79 à 92.
- BORRICAND André, *Histoire de l'Ordre de Malte*, Borricand, Paris, 1968.

- BOTTIN Michel, *La gestion des galères de Savoie – 1560-1637. Aspects administratifs et comptables*, <http://comptabilité.revues.org/736>, p. 5.
- BOUDRIOT Jean, *Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la Marine*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1996.
- BOUDRIOT Jean, *La conception des vaisseaux sous l'Ancien Régime*, revue Neptunia n° 169, 1988.
- BOUDRIOT Jean, *Le trois-ponts du chevalier de Tourville - 1680*, éd. Jean Boudriot, ANCRE, Paris, 1998.
- BOUDRIOT Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, éd. Jean Boudriot, ANCRE, Paris, 1977.
- BOUDRIOT Jean et PETARD Michel, *Marine royale XVII et XVIII^{èmes} siècles – Uniformes*, éd. Jean Boudriot, ANCRE, Paris, 2003.
- BOURGERIE Raymond et LESOUÉF Pierre, *Yorktown (1781), la France offre l'indépendance à l'Amérique*, Economica, Paris, 1992.
- BOYER Pierre, *La chiourme turque des galères de France de 1685 à 1687*, in « Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée », n°6, 1969.
- BRENDAN Morrissey, *Yorktown 1781*, éd. Osprey, Oxford, 1997.
- BRIAIS Bernard, *Galères et galériens*, L'ancre de marine, Saint-Malo, 1995.
- BROGINI Anne, *Malte, frontière de la Chrétienté (1530-1670)*, Ecole française de Rome, Rome, 2006.
- BROMLEY John Selwyn, *Les équipages des corsaires sous Louis XIV, 1688-1713*, in Alain LOTTIN, « Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest », 1986, p. 303 à 322.
- BROSSARD (de) Maurice, *Histoire maritime du monde*, France-Empire, Paris, 1974.
- BURKE Peter, *Louis XIV : les stratégies de la gloire*, éd. du Seuil, Paris, 1995.
- BURLET René, *La Minerve – 1746*, in BOUDRIOT Jean, « Modèles historiques – musée national de la Marine », A.N.C.R.E., Nice, 2006.
- BURLET René, *Les galères au musée de la Marine*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, Paris, 2001.
- BURLET René et VERNE José, *Essai de pratique industrielle dans la construction navale au XVII^{ème} siècle*, in « Histoire, économie et société », année 1997, volume 16, n° 16-1, p. 68 à 77.
- BURKE Peter, *The fabrication of Louis XIV*, Yale university press, New Haven-Londres, 1992.
- CARBASSE Jean-Marie, *Histoire du droit pénal et de la justice criminelle*, PUF, Paris, 2000.
- CARTAULT Augustin, *La trière athénienne*, E. Thorin, Paris, 1881.
- CHALINE Olivier, *La Marine de Louis XIV fut-elle adaptée à ses objectifs ?*, Revue historique des armées, n° 263, 2011, p. 40 à 52 (rha.revues.org/index7205.html).
- CHALINE Olivier, *Le règne de Louis XIV*, Flammarion, Paris, 2005.
- CHAUNU Pierre, *L'expansion européenne du XIII^{ème} au XV^{ème} siècles*, Presses universitaires de France, Paris, 1969.
- CLEMENT Pierre, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Imprimerie

- nationale, Paris, 1861-1882.
- CORNETTE Joël, *Le roi de guerre, essai sur la souveraineté dans la France du Grand Siècle*, Payot, Paris, 2010.
- COURTINAT Roland, *La piraterie barbaresque en Méditerranée – XVI^{ème}-XIX^{ème} siècles*, éd. Jacques Gandini, Nice, 2002.
- DA VINHA Mathieu, *Le Versailles de Louis XIV, le fonctionnement d'une résidence royale au XVII^{ème} siècle*, Perrin, Paris, 2009.
- DARRIEUS Henri et QUEGUINER Jean, *Historique de la Marine française*, L'Ancre de marine, Saint-Malo, 1999.
- DAVIS Robert C., *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans*, éd. Jacqueline Chambon, Paris, 2006.
- DELACROIX Gérard, *La Fleur de Lys - 1690*, éd. Gérard Delacroix, L'Union, 2008.
- DELARBRE Jules, *Tourville et la marine de son temps : notes, lettres et documents*, L. Baudoin et cie, Paris, 1877.
- DEMERLIAC Alain, *La Marine de Louis XIV – Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, Oméga, Nice, 1992.
- DESORTES Catherine, *Le siège de Malte, la grande défaite de Soliman le Magnifique, 1565*, Perrin, Paris, 1999.
- DESSERT Daniel, *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, Paris, 1996.
- DUFOURCQ Norbert, *La musique à la Cour de Louis XIV et de Louis XV, d'après les mémoires de Sourches et Luynes (1681-1758)*, A. et J. Picard, Paris, 1970.
- DUHAMEL Robert, *Carènes et propulsion, de la galère à l'hydravion*, Dunod, Paris, 1946.
- DULONG Claude, *Marie Mancini*, Perrin, Paris, 2002.
- EHDEC (Ecole des Hautes Etudes Commerciales du nord), *La Royale ou l'extraordinaire renaissance de la Marine française sous Louis XIV*, cas d'étude de l'EDHEC Business school en « Stratégie et politique générale », en collaboration avec l'université de la Méditerranée (Aix-Marseille), 2009.
- EMPTOZ Gérard, *Aperçu du mouvement d'invention dans le domaine de la construction navale*, in « La revue maritime », n°468, mai 2004.
- ENGEL Claire Eliane, *Les chevaliers de Malte*, Les Presses Contemporaines, Paris, 1972.
- ETABLISSEMENT PUBLIC DU MUSÉE ET DU DOMAINE DE VERSAILLES, *Sciences et curiosités à la Cour de Versailles*, éd. de la Réunion des musées nationaux, Paris, 2010.
- FABRY Philippe, *La relève de l'escadre de Perse*, Viator publications, Negombo (Sri Lanka), 2004.
- FARGANEL Jean-Pierre, *La navigation vers le Levant à l'époque moderne (1545-1715) vue à travers l'exemple de quelques voyageurs français*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, Nantes 2010.
- FENNEBRESQUE Juste, *La Petite Venise*, Alph. Picard et fils à Paris et L. Bernard à Versailles, 1899.

- FONTENAY Michel, *L'empire ottoman et le risque corsaire au XVII^{ème} siècle*, in « Revue d'histoire moderne et contemporaine », tome XXXII, avril-juin 1985, p. 185 à 208.
- FONTENAY Michel, *Les missions des galères de Malte : 1530-1798*, in « Guerre et commerce en Méditerranée, 1991, p. 103 à 122.
- FRASER Antonia, GILLINGHAM John et al., *Rois et reines d'Angleterre*, Taillandier, Paris, 1983.
- GADY Alexandre, *Versailles, la fabrique d'un chef d'œuvre*, éd. Lepassage, Paris, 2011.
- GALIMARD-FLAVIGNY Bertrand, *Histoire de l'Ordre de Malte*, Perrin, Paris, 2006.
- GANDILHON René, *La politique économique de Louis XI*, PUF, Paris, 1941.
- GARNIER Edith, *L'âge d'or des galères de France : le champ de bataille méditerranéen à la Renaissance*, éd. du Félin, Paris, 2006.
- GAXOTTE Pierre, membre de l'Académie française, *La France de Louis XIV*, Hachette, Paris, 1946.
- GOUBERT Pierre, *Louis XIV et vingt millions de Français*, Fayard, Paris, 1966.
- GOUZEVITCH Irina et Dimitri, *L'influence française en Russie au XVIII^{ème} siècle*, Institut d'études slaves et presses de l'université Paris-Sorbonne, Paris, 2004.
- GRANDJEAN Etienne, *Précis d'ergonomie*, éditions d'organisation, Paris, 1983.
- GRANIER Hubert, *Marins de France au combat*, France-Empire, Paris, 1994.
- HALNA DU FRETAY Amélie, *La petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master 1 de muséologie, Ecole du Louvre en participation avec le Centre de Recherche de Versailles, 2008.
- HANSEN Hans Jürgen, *L'art dans la Marine*, Laffont, Paris, 1966.
- HAUSER Henri, *Le sel dans l'histoire*, in « Revue économique internationale », 1927.
- HEERS Jacques, *Les négriers en terre d'Islam*, Perrin, Paris, 2003.
- HEERS Jacques, *Les Barbaresques : la course et la guerre en Méditerranée XIV^{ème}-XVI^{ème} siècles*, Perrin, Paris, 2001.
- HENNEQUIN Joseph François Gabriel, *Biographies maritimes ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, Regnault, Paris, 1837.
- HOCQUET Jean-Claude, *Le sel et le pouvoir, de l'An mil à la Révolution Française*, Albin Michel, Paris, 1985.
- HUMBERT Jacques, *La galère du XVII^{ème} siècle – évolution technique, tracé des formes*, J.P. Debbane, Grenoble, 1986.
- JAAP R. Bruijn, *Les Etats et leurs marines de la fin du XVI^{ème} siècle à la fin du XVIII^{ème} siècle*, in CONTAMINE Philippe, « Guerre et concurrence entre les Etats européens du XVI^{ème} au XVIII^{ème} siècles », Presses universitaires de France, Paris, 1998, p. 83 à 121.
- JAL Auguste, *Archéologie navale*, Arthus Bertrand, Paris, 1840.
- JARDIN Prosper et GUYARD Philippe, *Les chevaliers de Malte*, Perrin, Paris, 2002.

- JENKINS H.E., *Histoire de la Marine française*, Albin Michel, Paris, 1977.
- JURIEN DE LA GRAVIERE Edmond, *Les derniers jours de la marine à rames*, Plon, Nourrit et cie, Paris, 1885.
- LAVISSE Ernest, *Louis XIV*, 2 tomes, Taillandier, Paris, 1978.
- LE ROY Joseph-Adrien, *Travaux hydrauliques de Versailles sous Louis XIV*, in « Mémoires de la Société des sciences morales de Seine-et-Oise », 1866.
- LEVANTAL Christophe, *Louis XIV, chronographie d'un règne ou biographie chronologique du Roi-Soleil établie d'après la Gazette de Théophraste Renaudot (1638-1715)*, Infolio, Gollion (Suisse), 2009.
- LO BASSO Luca, *La rame et le croissant. Galères génoises et esclaves musulmans*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, Nantes 2010.
- LOISELEUR Jules, *Les crimes et les peines dans l'Antiquité et dans les temps modernes*, Hachette, Paris, 1863.
- MALO Henri, *La grande guerre des corsaires de Dunkerque (1702-1715)*, Emile-Paul frères, Paris, 1925.
- MANTEY (von) Eberhart, *Histoire de la marine allemande (1675-1926)*, Payot, Paris, 1930.
- MARTEILHE Jean, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil (Mémoire d'un protestant condamné aux galères de France pour cause de religion)*, J.D. Beman et fils, Rotterdam, 1757.
- MARTIN Bruno, *La vie religieuse des Hospitaliers d'après les statuts de la période rhodienne*, in « Rhodes et les "chevaliers de Rhodes" 1310-2010 », Actes du colloque - Rhodes 28 et 29 mai 2010, Ordre de Malte, Paris, 2013.
- MARX Roland, *Histoire de la Grande Bretagne*, Armand Colin, Paris, 1990.
- MASSON Paul, *Les galères de France de 1481 à 1781, Marseille, port de guerre*, Hachette, Paris, 1938.
- MASSON Philippe, *Histoire de la Marine française, l'ère de la voile*, tome 1, éd. Charles Lavauzelles, Paris-Limoges, 1981.
- MATORE Georges, article *Gloire*, in « Dictionnaire du Grand Siècle » sous la direction de François BLUCHE, Fayard, Paris, 1990.
- MAUROIS André, *Histoire des Etats-Unis – 1492-1946*, Albin Michel, Paris, 1943.
- MEMAIN René, *Le matériel de la marine de guerre sous Louis XIV : Rochefort, arsenal modèle de Colbert (1666-1690)*, Hachette, Paris, 1936.
- MEYER Jean, *Louis XIV et les puissances maritimes*, in « XVII^{ème} siècle », tome XXXI, 1979, p. 155 à 172.
- MEYER Jean et ACERA Martine, *Histoire de la Marine française : des origines à nos jours*, Ouest-France, Rennes, 1994.
- MILLIN A.L., *Dictionnaire des Beaux-Arts*, impr. Crapelet, Paris, 1806.
- MILOVANOVIC Nicolas, *Louis XIV, la passion de la gloire*, éd. Ouest-France, Rennes, 2011.
- MILOVANOVIC Nicolas, *Versailles, la Galerie des Glaces : un ouvrage de Charles Le Brun* (www.galeriedesglaces-versailles.fr/11/collection/intro).

- html).
- MILOVANOVIC Nicolas, *Les grands Appartements de Versailles sous Louis XIV*, éd. de la Réunion des Musées nationaux, Paris, 2005.
- MUSEE NATIONAL DE LA MARINE, *La construction navale en bois du XVII au XIX^{èmes} siècles*, document du service culturel du musée, Paris (www.musee-marine.fr).
- MUSEE NATIONAL DE LA MARINE, *Trésors du musée national de la Marine*, Réunion des musées nationaux, Paris, 2006.
- MUSEE DU QUEBEC ET MUSEE NATIONAL DE LA MARINE, *Les génies de la mer*, musée du Québec, Québec, 2001.
- NOLHAC (de) Pierre, *Histoire du château de Versailles. Versailles sous Louis XIV*, éd. André Marty, Paris, 1911.
- NOLHAC (de) Pierre, *Versailles et la Cour de France. La création de Versailles*, L. Conard, Paris, 1925.
- PANZAC Daniel, *La course barbaresque revisitée XVI^{ème}-XIX^{ème} siècles*, in « La guerre de course en Méditerranée (1515-1830) », 2000, p. 27 à 38.
- PANZAC Daniel, *Le tersane-i-amire (arsenal impérial) d'Istanbul*, in « La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens », 2007, p. 97 à 112.
- PETER Jean, *Les Barbaresques sous Louis XIV : le duel entre Alger et la marine du Roi (1681-1698)*, Economica, Paris, 1997.
- PETIET Claude, *Le bailli de Forbin, lieutenant général des galères*, éd. Lanore, Paris, 2003.
- PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV*, Perrin, Paris, 1997.
- PETITFILS Jean-Christian, *La prise du pouvoir du jeune roi, 1661*, in « La nouvelle revue d'histoire », n°57, nov.-déc. 2011, p. 36.
- PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV, l'ordre et la gloire*, Tallandier, Paris, 2001.
- PETITFILS Jean-Christian, *Louis XIV, la grandeur et les épreuves*, Tallandier, Paris, 2001.
- PETITFILS Jean-Christian, *Versailles la passion de Louis XIV*, Timée-Editions, Paris/château de Versailles, 2005.
- PETITFILS Jean-Christian, *Versailles, le pouvoir de la pierre*, sous la direction de Joël Cornette, Tallandier, Paris, 2006.
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Gallimard, Paris, 2004.
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Quelques vérités gênantes sur la traite des Noirs*, in « L'Expansion » du 29 juin 2005.
- POMEAU René, *Voltaire en son temps*, Fayard, Paris, 1985-1995.
- POUSSOU Jean-Pierre, *L'essor économique du règne*, in « La nouvelle revue d'histoire », n°57, nov.-déc. 2011, p.54.
- PRACOMTAL (de) Aliette, *Un ambassadeur de Louis XIV à Venise, 1679-1682*, Bertout Luneray, Paris, 1989.
- QUATREFAGES René, *Etat et armée en Espagne au début des temps modernes*, Mélanges de la Casa Velasquez, Madrid, 1981.

- QUILLET, *Dictionnaire encyclopédique Quillet*, Quillet, Paris, 1948.
- RANDIER Jean, *La Royale*, Baboudji, La Falaise, 2006.
- REMY Pierre-Jean, *Versailles*, Gründ, Paris, 2008.
- RIETH Eric, *Quelques réflexions sur la conception des bâtiments de mer au Moyen Age en Méditerranée*, in « Chronique d'histoire maritime », n° 19, 1989, p. 1 à 15.
- RIETH Eric, *Quelques réflexions sur l'histoire de la construction navale de la période 1492-1592*, in « La France et la mer au siècle des grandes découvertes », 1993, p. 27 à 40.
- RIETH Eric, *Le cas de la France à la fin du XVII^{ème} siècle : une même méthode de conception des navires au Ponant et au Levant*, in « International symposium on archeology of medieval and modern ships of iberian-atlantic tradition », Lisbonne, 2001.
- RIETH Eric, *Le maître gabarit, la tablette et le trébuchet, essai sur la conception non graphique des carènes du Moyen Age au XX^{ème} siècle*, CTHS (Comité des travaux historiques et scientifiques), Paris, 1996.
- RIGAUD Philippe, *Faits maritimes dans la chronique de Bertran Boyssset (1368-1414)*, in « Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Age » (dir. G. Fabre, D. Le Blevec et al.), Le Manuscrit, Paris, 2009.
- ROCHE Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours – tome 1 1671-1870*, éd. Roche, Levallois-Perret, 2005.
- RODGER Nicolas Andrew Martin (N.A.M.), *The command of the Ocean : a naval History of Britain, 1649-1815*, WW Norton and Co, New-York, 2005.
- RODRIGUES-PEREIRA José-Antonio, *Marinha portuguesa, nove séculos de historia*, Comissão Cultural de Marinha, Lisbonne, 2010.
- ROHAN (de) Olivier, L'ESPEE (de) Roland et al., *Un siècle de mécénat à Versailles*, Société des Amis de Versailles, Regard, Versailles et Paris, 2007.
- ROUX Jean-Paul, *L'Asie centrale, histoire et civilisations*, Fayard, Paris, 1997.
- ROUX Jean-Paul, *Histoire des Turcs, deux mille ans du Pacifique à la Méditerranée*, Fayard, Paris, 2000.
- ROUX Jean-Paul, *Les Ottomans en mer Rouge et en Arabie*, www.clio.fr/bibliotheque.
- SABATIER Gérard, *La gloire du roi, iconographie de Louis XIV de 1661 à 1672*, in « Histoire, économie et société », année 2000, vol. 19, n°4.
- SABOURAUD Raymond, *L'hôpital Saint-Louis*, éd. Laboratoire Ciba, Lyon, 1937.
- SAINT-BRIS Gonzague, *Louis XIV et le Grand Siècle*, éd. Télémaque, Paris, 2012.
- SARMANT Thierry, MASSON Raphaël, *Architecture et Beaux-Arts à l'apogée du règne de Louis XIV*, tome 1, année 1683-4, « Collection de documents inédits sur l'histoire de France [...] », éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS), Paris, 2007.

- SARMANT Thierry, MASSON Raphaël, *Architecture et Beaux-Arts à l'apogée du règne de Louis XIV*, tome 2, année 1685, « Collection de documents inédits sur l'histoire de France [...] », éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS), Paris, 2009.
- SARMANT Thierry, *Louis XIV, l'homme et le roi*, Tallandier, Paris, 2012.
- SIMEON Nicolas, *Louis XIV et la mer*, éditions de Conti, Paris, 2007.
- SOULLARD Eric, *Les eaux de Versailles sous Louis XIV*, Hypothèses 1/1997 (www.cairn.info/revue-hypothèses-1997-1-page-105.htm).
- STELLA Alessandro, *Les galères dans la Méditerranée (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles). Miroir des mises en servitudes*, in « Cahiers des anneaux de la mémoire, la Méditerranée », n° 13, Nantes 2010.
- TAILLEMITTE Etienne, *Colbert et l'ordonnance de 1689 : synthèse d'une œuvre législative*, in « Chronique d'histoire maritime », n° 17, 1^{er} semestre 1987, p. 2 à 38.
- TAILLEMITTE Etienne, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002.
- TAILLEMITTE Etienne et DUPONT Maurice, *Les guerres navales françaises : du Moyen Age à la guerre du Golfe*, SPM, Paris, 1995.
- TAILLEMITTE Etienne, *Colbert et la Marine*, actes du colloque « Un nouveau Colbert », Paris, 1985.
- TANQUERAY Adolphe, Précis de théologie ascétique et mystique (precis_de_theologie_ascetique_et_mystique_-_Tanqueray.com)
- TENENTI Alberto, *Cristoforo da Canal : la marine vénitienne avant Lépante*, SEVPEN (bibliothèque générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI^{ème} section), Paris, 1962.
- TERVARENT (de) Guy, *Attributs et symboles dans l'art profane*, Droz, Genève, 1997.
- THERON Magali, *La décoration navale en France entre 1660 et 1830*, in « Les génies de la mer », édité par le musée du Québec et le musée national de la Marine, Québec et Paris, 2001.
- TIBERGHIEEN Frédérique, *Versailles, le chantier de Louis XIV, 1662-1715*, Perrin, Paris, 2002.
- TOURNIER Gaston, *Les galères de France et galériens protestants des 17^{ème} et 18^{ème} siècles*, publication du musée du Désert en Cévennes, Mialet (impr. Coueslant), Cahors, 1943.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime (1492-1792)*, SEDES, Paris, 1998.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *Colbert (1619-1683), la politique du bon sens*, Livre de poche, Paris, 2005, et Payot et Rivages, Paris, 2003.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *Colbert et la Marine française*, Bulletin d'études de la Marine, n° 30, décembre 2004, p. 70 à 77.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Robert Laffont, Paris, 2002.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Gloire du roi sur mer, XVII^{ème}-XVIII^{ème} siècles*, in « Mélanges offerts à Y.M. Bercé », PUPS, 2005, p. 421 à 435.

- VERGE-FRANCESCHI Michel, *La guerre sur mer en Méditerranée – XVI^{ème}-XVII^{ème} siècles*, in « Quatrièmes journées universitaires de Bonifacio », Piazzola, Ajaccio, 2003.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^{ème} siècle : guerres, administration, exploration*, SEDES, Paris, coll. « Regards sur l'histoire », 1996.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine de Louis XIV*, Historia thématique, janvier-février 2000.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *La société française au XVII^{ème} siècle*, Fayard, Paris, 2006.
- VERGE-FRANCESCHI Michel, *Philippe de Vilette-Mursay. Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Taillandier, Paris, 1991.
- VERIN Hélène, *L'espreuve du vaisseau qui a esté faite à Toulon en sept heures*, in « Gérer et comprendre », février 1996.
- VERIN Hélène, *La gloire des ingénieurs, l'intelligence technique du XVI^{ème} au XVIII^{ème} siècles*, Albin Michel, Paris, 1993.
- VIGIE Marc, *Les galériens du roi*, Fayard, Paris, 1985.
- YRIARTE Charles, *Louis XIV en gondole*, in « Le Figaro illustré » n°17 du 1^{er} août 1891.
- ZYSBERG André, *Galères et galériens en France à la fin du XVII^{ème} siècle, une image du pouvoir royal à l'âge classique*, in « Criminal justice history : an International Annual », volume 1, 1980.
- ZYSBERG André et Burlet René, *Gloire et misère des galères*, Gallimard, Paris, 1988.
- ZYSBERG André et BURLET René, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII^{ème} siècle*, Neptunia n° 164, 1986, p. 16 à 35.
- ZYSBERG André, *Les galériens : vie et destins de 60 000 forçats sur les galères de France (1680-1748)*, Seuil, Paris, 1987.
- ZYSBERG André, *Marseille cité des galères à l'âge classique*, dans la revue municipale de Marseille n° 122, 1980.
- ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, éd. Rivages, Marseille, 1983, et éd. Jeanne Laffitte, Marseille, 2007.
- ZYSBERG André, *Marseille au temps de Louis XIV. La ville, les galères, l'arsenal*, éd. Jeanne Laffitte, Marseille, 2007.
- ZYSBERG André, *Les galères de France sous le règne de Louis XIV : essai de comptabilité globale*, in ACERA Martine, MERINO José et al., « Les marines de guerre européennes, XVII^{ème}-XVIII^{ème} siècles », Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1998

- GLOSSAIRE -

A

Acculement ou estelle : Elévation de certains madriers par rapport au plan horizontal de la quille de la galère.

Aiguade : Action d'approvisionnement en eau d'une galère.

Aiguille du timon : Ferrure supérieure du timon, dont la qualité et le réglage influaient sur la manœuvre du timon.

Aiguillette (ou esguillette) : Petite aiguille tenant les extrémités des rubans, des cordons. Par extension, cordon (ou ruban) ferré par les deux bouts. Ces « esguillettes » servaient à fixer la pavesade à ses supports (les filarets).

Antenne (vergue sur les vaisseaux) : L'antenne de mât était ordinairement composée de deux longues pièces de bois de sapin, la penne et le quart attachés entre eux à l'enginadure.

Apostis (parfois la forme plurielle « aposti » est aussi utilisée au singulier) : Longue poutre débordant de part et d'autre de la couverte, qui supportait les rames reposant sur les auterelles. Les apostis marquaient la limite extérieure longitudinale du talar.

Arbre : Dans le vocabulaire des galères, un « arbre » était un mât. A l'époque considérée ici, elles disposaient de deux arbres : à l'avant au-dessus de la rambade l'arbre de trinquet – le plus petit des deux –, et l'arbre de mestre.

Aubarestière : planche de renfort reliant le pied extérieur de chaque banc de vogue au courroir.

Aune : La mesure de l'aune était variable selon les provinces de France, comme la plupart de celles en usage sous l'Ancien Régime. Une aune mesurait 1,1880 mètre à Paris.

Auterelle : Le support effectif des rames était l'apostis, mais pour éviter d'endommager celui-ci trop vite, la rame reposait sur une petite pièce de bois de chêne vert facilement remplaçable, appelée l'auterelle.

B

Baccalas : Pièces de bois fixées sur la couverte, qui soutiennent les apostis.

Bancade (ou brancade) : Sur une galère, la bancade était constituée par le groupe des rameurs installés sur le même banc. Dans son sens initial, ce terme désignait la chaîne qui liait les rameurs d'un même banc, sauf le vogue-avant (placé à l'extrémité intérieure de la rame) lorsqu'il pouvait être requis pour des tâches supplémentaires de sa fonction principale, ce qui pouvait nécessiter une certaine liberté de mouvement.

Bande : Côté d'une galère (bord sur un vaisseau).

Banderole : Petit pavillon installé à la bande (sur le bord) du navire considéré.

Bandins : Supports métalliques des madriers sur lesquels s'appuyaient les guérites de part et d'autre du berceau de poupe.

- Bannières ou bandières : Pavillons dont les hampes prolongeaient les arbres. Ils avaient pour fonction de marquer la « nationalité » de la galère.
- Banquette : pièce de bois parallèle au banc de la galère sur laquelle les rameurs posaient les pieds.
- Bas officier : Sous-officier ou officier de maistrance. Son rôle était autant humain que technique.
- Batayoles : Solides supports de bois ou de fer fixés sur la couverte pour supporter divers éléments.
- Battant et guindant : Le battant forme la largeur du pavillon (ce qui flotte), le guindant sa hauteur.
- Bonnevoglie ou bonavoglie : rameur volontaire sur les galères, nommé aussi « marinier de rame ».
- Bordage : Planche utilisée pour le revêtement extérieur de la coque. L'ensemble des bordages forme le bordé. Les bordages sont fixés sur les couples (ou membrures) tenus à la quille (voir « bordé » pour l'appellation des bordages d'une galère)
- Bordé : Un bordé est constitué par un assemblage de bordages (planches) dont l'ensemble forme le revêtement extérieur de la coque. Il est fixé sur les allonges (ou couples ou membrure) du navire. Sur une galères, le bordé était composé du « conta », le premier rang du bordage, puis, sous celui-ci, de l'« enceinte » ou « cordon », enfin suivaient alternativement les « fils endentés du dehors » et les « embons du dehors ». Le bordé d'une galère était fixé sur ses estamenaires.
- Bouge : Forme courbée de la couverte dans le sens transversal de la galère, les bords externes de la couverte étant plus bas que son milieu (la tonture est la courbure longitudinale).
- Boulet d'estive : Les boulets d'estive (environ 550 sur une galère ordinaire), destinés à participer à l'équilibre et à la stabilité du navire, étaient des pièces de rebus, non sphériques et rouillées, qui ne pouvaient pas être utilisées par l'artillerie.
- Boutasses : Les boutasses étaient pièces de bois clouées par-dessous les cols de latte, et constituaient un prolongement du bordage au-delà de l'œuvre vive.
- Bouton à queue : Bouton disposant sur sa face postérieure d'un petit anneau de fixation pour le coudre.
- Brai (ou bray) : Résidu de distillation (poix ou résine) formant une sorte de goudron propre à calfater les ponts et les coques en bois.
- Brasse : Une brasse équivalait à 1,624 mètre.
- Brocat ou brocart : Etoffe de soie brochée d'or ou d'argent ou des deux ensembles. Brocher signifie : passer en divers sens dans une étoffe des fils d'or, de soie, etc. en y figurant un dessin.

C

Camisole : Sorte d'ample chemise en toile résistante.

Campane : Crépine (ouvrage de passementerie travaillée à jours par le haut, et pendant en grands filets ou franges par le bas) de soie, d'or, d'argent filé, etc., avec de petits ornements en forme de cloche.

Canne : A Marseille, site de l'arsenal des galères à l'époque de la construction de la réale de Versailles, la canne équivalait à 2,0126 mètres.

Cap de garde : sous-officier commandant un groupe de mariniers de rambade.

Capion de poupe : Etambot pour les vaisseaux. Le capion de proue et le capion de poupe constituaient les extrémités avant et arrière de la charpente longitudinale du navire. Ils marquaient les limites axiales de la coque, et la dimension mesurée entre les deux capions donnait la longueur de celle-ci.

Capion de proue : Etrave pour les vaisseaux. Le capion de proue et le capion de poupe constituaient les extrémités avant et arrière de la charpente longitudinale de la galère. Ils marquaient les limites axiales de sa coque, et la dimension mesurée entre les deux capions donnait la longueur de celle-ci.

Carène : Quille.

Carrosse (ou chambre) : Petit pavillon élevé sur une embarcation pour le confort et la protection climatique de ses passagers.

Carreaux : Coussins carrés.

Ceinture (ou préceinte) : Les ceintures des galères (il n'y en n'avait qu'une sur une galère) « sont des bois qui ceignent le navire par dehors, et iusque où l'eau de la mer donne » (Binet 1621), constituées d'une forte bande de bois qui ceinturait la galère au-dessous du conta.

Chambre ou carrosse : Petit pavillon élevé sur l'embarcation pour le confort et la protection climatique de ses passagers.

Chatte de la galère : Embarcation de service.

Col de latte : Sorte de console débordant de part et d'autre de la coque, fixée sur la couverte, qui maintenait la taprière participant au support des apostis.

Conille : Espace qui recevait les pièces d'artillerie et les fers (ancres). Elle était surmontée par la rambade.

Contrequille : Ensemble de pièces de bois qui renforçait la quille de la galère, et sur laquelle étaient fixés les madiers (varangues).

Coquille : Petit ornement sculpté en bas-relief sur un quart de cercle auquel l'artiste donne la forme d'un dos de coquille (ou d'une conque marine).

Courroir : Passage aménagé sur la partie extérieure de part et d'autre de l'espace de vogue.

Corps de la galère : Ce terme désignait essentiellement la coque du navire.

Coursie : Chemin de circulation traversant le talar depuis l'espale jusqu'au tambouret, situé sur l'axe longitudinal de la galère, surélevé par rapport à la vogue.

Coussins : Dans l'aménagement d'une galère, ce terme désignait probablement des carreaux, c'est-à-dire de petits sièges équipés chacun d'un coussin, portée par un soubassement (ou une assise), généralement carré.

Couverte : La couverte d'une galère constituait son pont sur lequel étaient aménagés successivement la poupe, le talar (voir le nom) et le tambouret.

Crespine ou crépine : Ouvrage de passementerie travaillé à jours par le haut, et pendant en grands filets ou franges par le bas.

Creux : Le creux (ou « pontal pour les Marseillais ») était une hauteur mesurée à la verticale depuis le milieu de la maîtresse-latte et au-dessous de celle-ci, jusqu'au-dessus de la quille.

D

Dedans en dedans (de) : Distance entre les faces internes d'éléments cités.

Dehors en dehors (de) : Distance entre les faces externes d'éléments cités.

Demi galère : « Nom donné à toute une série de bâtiments plus petits qu'une galère mais organisés de façon identique » (René Burlet, « Les galères au musée de la Marine », op. cité, p.212).

Dextre : Le vocable « dextre » était peu usité dans les documents de l'époque considérée, où les termes de droite et de senestre (gauche ou bâbord) étaient plutôt employés.

Dragan : Pièce de bois placée en croix sur le sommet du capion de poupe, qui détermine la largeur de l'arrière d'une galère.

E

Embrouille : Cordage vertical servant à hisser la tente en la repliant sur elle-même.

Enginadure : Elle consistait dans la partie de l'antenne où la penne et le quart se recouvraient pour être liés.

Eperon : Partie de la proue terminée en pointe, qui servait de passerelle pour lancer l'assaut sur une galère ennemie.

Escaume (ou scaume) : Il s'agissait d'une sorte de cheville ou de tolet auquel s'attachait la rame par le moyen d'une estrope (corde). Les escaumes étaient fixées sur les apostis. La distance entre deux escaumes était désignée sous le nom de mesure interscalme.

Espale : Sorte de terrasse disposée devant le carrosse, et avant l'espace de vogue. Il était dit parfois « les espales » comme « les rambades » quand on considérait que l'axe de la coursie « coupait » en deux la surface considérée.

Espalemage : Nettoyage de la partie immergée de la coque d'une galère, enduite ensuite d'un mélange de suif et de goudron (bray) pour la calfater. Cette opération était effectuée tous les deux mois environ durant la période des campagnes à la mer.

Estelle ou acculement : Elévation de certains madiers par rapport au plan horizontal de la quille de la galère.

Estamenaires : Les estamenaires (ou allonges sur les vaisseaux) prolongeaient les madiers auxquels ils étaient fixés par des empattures. Madiers et estamenaires formaient les couples – ou la membrure – du navire, sur lesquels le bordé était fixé.

F

Façons : Lorsque la diminution de la largeur des fonds de la galère était telle que les côtés de la coque, ou encore les branches des membrures (madiers et estamenaires), faisaient avec le plan longitudinal de symétrie un angle aigü, ces membrures prenaient le nom de « façons ».

Fer : Ancre

Filaret : Les filarets constituaient les garde-corps d'une galère.

Fiol (ou genou) : Segment d'une rame intérieur à la galère.

Fourcats : Il s'agissait des varangues de la galère à ses extrémités, prolongées par les estamenaires de rebec.

Fougon : Cuisine installée sur la couverte d'une galère.

G

Genou (ou fiol) : Segment d'une rame intérieur à la galère.

Gigantes : Deux grandes statues de bois érigées, notamment, sur une galère, de part et d'autre de la poupe au niveau de la timonière pour soutenir les grands bandins.

Goue : Une goue mesurait 3 pans ou 0,7308 mètre (à Marseille 0,7547 mètre).

Grotesque : Se dit de figures bizarres dans lesquelles la nature est contrefaite. Ces sortes de figures ont été appelées ainsi parce qu'on en découvrit de ce genre aux XV et XVI^{èmes} siècles dans différentes grottes.

Guérites : Sorte de lattes de bois qui formaient le dessus du carrosse ou chambre arrière d'une galère. Par extension le mot guérite – ou encore « berceau de poupe » – pouvait signifier l'armature de bois ainsi constituée, formant approximativement un demi-tonneau, sur laquelle était étendu le tendelet de guérite.

H

Hauteur : La hauteur de la galère se mesurait à la verticale depuis le milieu du segment joignant le haut des deux estamenaires de l'un des madiers-jumeaux, jusqu'au dessus de la quille.

Houpe : Touffe souvent constituée de grandes plumes.

Hunier : Le hunier était une voile établie, au-dessus de la grand voile ou de la misaine, sur une vergue hissée sur le mât de hune surmontant le grand mât ou le mât de misaine. Un perroquet pouvait prolonger le mât de hune.

I

Interscalme : Distance entre deux scalmes ou escaumes ou tolets, identique à la distance entre deux bancs de vogue ou plus exactement entre les axes médians de deux bancs.

J

Jarretière : Sorte de ruban à boucle servant à fixer le bas à la jambe, au-dessus ou au-dessous du genou.

Joug de poupe et joug de proue : Pièces de structure en bois très résistante fermant l'arrière et l'avant du talar, devant la conille et derrière l'espale.

L

Lattes : Poutres transversales en arc de cercle sur lesquelles reposait la couverte, plus haute à la coursie que sur ses bords externes. Le terme de maîtresse-latte désignait la plus longue (correspondant au maître-bau des vaisseaux), et donc située au niveau des madiers-jumeaux.

Lèz ou fèz : Le lez – ou léz ou lés ou laize ou faize ou faiz ou encore ferse – est une ancienne mesure de largeur des étoffes dont chaque bande – ou lez ou fez – valait 2 pans (0,2436 m. x 2) 0,4873 mètre à Paris, et 0,501 mètre à Marseille. Les mesures relevées à Versailles sont transcrites ici en léz de Paris.

Ligne d'escoue : Les madiers et les estamenaires étaient liés par un empattement de 72 centimètres sur une galère ordinaire, centré sur une ligne appelée ligne d'escoue.

Ligne du fort : Ligne marquant sur toute la longueur de la galère sa plus grande largeur.

Livre tournois : Dans son ouvrage *Versailles, le chantier de Louis XIV* (éd. Perrin, Paris, 2002), Frédéric Tiberghien estime qu'une livre tournois de 1684 équivaldrait à 15 euros de 2002.

Livre : Une livre (poid) équivalait à 0,489 kilogramme.

M

Madiers : Les madiers correspondaient aux varangues sur les vaisseaux, pièces de bois courbe fixées sur la quille d'un navire, qui formaient la base de la membrure composant le « squelette » de celui-ci. Les madiers jumeaux étaient l'équivalent du maître couple pour les vaisseaux. Les madiers étaient prolongés par les « estamenaires » ou allonges sur les vaisseaux.

Les madiers étaient divisés en 2 catégories : ceux de la partie centrale de la coque d'une galère ordinaire, au nombre de 46, c'est-à-dire les 2 madiers jumeaux auxquels s'ajoutaient 22 madiers placés de part et d'autre de ceux-ci (ils étaient nommés aussi madiers de plan car ils formaient le plat du fond

de la coque, prolongés par les estamenaires de plan) ; et les madiers d'estelle qui présentaient une élévation de part et d'autre de la quille, au nombre de 21, prolongés par les estamenaires d'estelle. Le nombre total des madiers d'une galère ordinaire était donc de 88 entre les façons de l'avant et celles de l'arrière.

Maintenon (ou maintenin) : Extrémité interne de la rame où le diamètre de celle-ci a été réduit de façon à permettre au vogue-avant de le saisir pour manœuvrer la rame.

Manille : Poignée fixée sur la rame permettant aux rameurs – à l'exclusion du vogue-avant – de la manœuvrer.

Mariniers : Les « mariniers de rame » étaient des rameurs volontaires, appointés, dont la tâche principale consistait à ramer mais qui participaient aussi à d'autres activités du bord. Les « mariniers de rambade » étaient, quant à eux, des matelots affectés au service des voiles de l'arbre de trinquet (mât avant) et, concurremment aux mariniers de rame, des embarcations annexes de la galère, caïque et canot. On les appelait aussi « mariniers de voile ».

Mascaron : Ornement représentant une tête humaine, animale ou mythologique sculptée généralement en bas-relief.

Meuble brisé : Meuble qui peut se plier sur lui-même.

Meuble : Par « meubles » ou « mobilier », on entend les pièces d'étoffe utilisées à bord pour de multiples usages : tentes et tendelets, pavillons et étendard, rideaux, pavois, couvertures de sièges, tapis de moquette etc.

Milanaise (ouvrage à la) : Ouvrage de passementerie dont le fond est un fil recouvert de deux crins de soie, dont l'un forme sur le fil un petit relief à distances égales.

Mille : Le mille marin (un nautique) égalait 1,852 kilomètre

Mille : Le mille terrestre égalait 1,624 kilomètre.

Mobilier : Voir « meuble ».

Mollet (ou molet) : Petite frange d'or, d'argent ou de tissus précieux servant à la garniture des meubles.

O

Œuvres mortes : L'œuvre morte regroupait les éléments de la galère situés au-dessus de la couverte (talar, installation de la vogue, rambade, superstructures, etc.), à l'exclusion des rais de coursie, des subrecoursiers, des bittes et des jougs qui appartiennent à l'œuvre vive.

Œuvres vives : Essentiellement les parties du navire situées sous l'eau. Sur une galère, la coursie et les jougs (pièces de structure majeures) participent aussi aux œuvres vives.

P

Palamente (ou palamante) : Ensemble des rames d'une galère.

Pan : Un pan équivalait à un tiers de goue ou à 9 pouces, soit 0,2436 mètre (à Marseille 0,2516 mètre).

Pantes (ou pentes) : Il s'agit des pans d'un dais, d'une tente, d'un ciel de lit, etc.

Parteguette : Traverse perpendiculaire à l'axe longitudinal du navire située à l'arrière du carrosse, qui soutenait, notamment, les hastes du grand tendelet.

Pavesade (ou pavesades) : Bandes de toile tendues le long des bandes de la galère et sur trois côtés de la rambade pour cacher l'activité à bord et amortir les tirs d'un navire attaquant, ou bien, s'il s'agit de pavesade décorative, pour orner le bâtiment (chaque bande de toile pouvaient être désignées sous le nom de « pavoï »).

Penne : La penne était une de deux parties constituant l'antenne d'un mât, l'autre étant le quart.

Perroquet : Sur un vaisseau un perroquet pouvait prolonger le mât de hune.

Pied : Le « pied du roi » (abrégé en « pi. ») mesurait 0,3248 mètre. Il était décomposé en 12 pouces (abrégées en « po. »), soit 0,0271 mètre le pouce, et le pouce en 12 lignes, soit 0,0023 mètre la ligne (abrégée en « li. »).

Pinte : Une pinte équivalait à 0,93 litre.

Plat : le « plat de la galère » désignait le plat des madiers jumeaux. Ces derniers et 44 autres disposés, par moitié, par devant et par derrière eux, c'est-à-dire 46 madiers, étaient appelés « madiers de plan » car ils formaient le plat du fond de la coque.

Plat-bord : Suite de larges bordages placés horizontalement à la partie supérieure du pourtour d'un navire.

Poupe d'une galère : Lieu où était installé le carrosse d'une galère.

Putti (au pluriel, putto au singulier) : Nom donné aux petits amours peints ou sculptés.

Q

Quart : Le quart constituait l'une des deux parties constituant l'antenne de mât, l'autre étant la penne.

Quinterol : Cinquième rameur du même banc à partir de celui qui tient l'extrémité interne de la rame.

R

Ramages : Représentation de rameaux, de feuillages, de fleurs, etc. sur une étoffe.

Rambade : Sorte de château avant dominant le pont. On disait aussi « les rambades » car cette élévation était divisée en deux parties au niveau de la coursie.

Rame : Dans le langage particulier des galères, il n'y avait pas d'« avirons » mais des « rames », et on n'y « ramait » pas ni « nageait » mais « voguait ».

Rameurs : Le vogue-avant, parmi les rameurs, était celui qui se trouvait à l'extrémité interne de la rame, et l'apostis son voisin. Si deux rameurs seulement maniaient la même rame, l'apostis était celui qui se trouvait le plus près du bord du navire. Le troisième rameur se nommait « tiercerol », le quatrième « quarterol » et le cinquième « quinterol ».

Rémolat : Artisan hautement spécialisé qui concevait, fabriquait et entretenait les rames des galères.

Respit : Homme de réserve.

Rinceau : Ornement peint ou sculpté, en creux ou en relief, de forme recourbée, imitant des branchages infléchis, rapporté sur un fond.

S

Scaume : Voir « escaume ».

Senestre : Désigne la gauche.

Serge : Etoffe légère à armature de fils de coton ou, plus généralement, de soie.

T

Tabi ou tabis : Sorte de moire de soie très ondée d'origine orientale.

Talar ou talard : Ce terme était employé sous deux significations différentes. La première était définie ainsi : « distance de la surcoursie [bord externe de la coursie] à l'escaume prise en ligne droite » (« Trésor des galères » de Jan Fennis, op. cité, p. 1710 et 1711). La seconde, et la plus normalement utilisée, désignait l'espace rectangulaire délimité par les jougs de proue et de poupe, dans le sens longitudinal, et les deux apostis en largeur, c'est-à-dire la surface occupée, au-dessus de la couverte, par l'espale, la vogue et la conille.

Tambouret : Plateforme située à l'avant de la galère où l'équipage manœuvrait les fers (ancres) et chargeait les canons.

Tenaille : Sorte d'arceau formant le cadre d'ouverture du carrosse vers l'espale (grande tenaille), ou formant l'extrémité arrière du carrosse (petite tenaille).

Tendelet : Petite tente tirée sur l'arrière d'un canot ou au-dessus du pont d'une embarcation, ou au-dessus de son carrosse, pour protéger ses passagers de la rigueur du climat. Il y avait deux tendelets (petites tentes) à la poupe d'une galère : le tendelet de guérite posé sur les guérites, et, au-dessus, le « grand tendelet » très décoré, fixé plus ou moins à l'horizontal, avec deux ou trois pans verticaux, le pan arrière pouvant être divisé en deux parties égales par la flèche.

Tente d'herbage : Tente recouvrant la galère lors de son hivernage au port. A ne pas confondre avec la simple tente courante couvrant l'espale et l'espace de vogue pour les protéger de pluies ou d'un ensoleillement ponctuellement gênants.

Terme : Sorte de borne surmontée d'un simulacre de tête humaine ; ou buste terminé en gaine, support à hauteur d'appui, se rétrécissant vers le bas, et du haut duquel semblent sortir les bustes des statues.

Tiers : Segment d'une rame extérieur à la galère, entre l'escaume et la pale (ou pelle).

Timonière : Petite plateforme située à l'arrière de la galère, au-delà de sa poupe, sur laquelle le timonier barrait le navire.

Toise : Une toise du Chatelet égalait 6 pieds ou 8 pans ou 1,9488 mètre.

Tonture : Courbure de la ligne longitudinale de la couverte, joignant le capion de poupe au capion de proue (le bouge est la courbure transversale du pont).

Trinquenin : Bordage extérieur le plus élevé, qui couvrait la tête – l'extrémité extérieure – des lattes.

V

Virure : Une virure est constituée par la succession des bordages mis bout à bout dans le sens de la longueur du navire, et se suivant sur toute la longueur de sa coque.

Vogue « a scaloccio » : Système de vogue dans lequel tous les hommes du même banc manœuvraient la même rame.

Vogue « a sensile » (ou « alla zenzile ») : Système de vogue dans lequel chaque homme d'un même banc manœuvrait sa propre rame.